

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 107/2026
Data: 29/06/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PARQUE NO PORTO DE SANTOS GANHA NOVO ESPAÇO DE SHOWS PARA 3 MIL PESSOAS E TERÁ MARINA NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO CONCEDE DESCONTO DE 35% PARA ATRAIR NOVAS CARGAS MINERAIS E VEGETAIS	4
CENTRONAVE ANUNCIA FÁBIO LAVOR COMO NOVO DIRETOR-EXECUTIVO	6
OBRAS DA AVENIDA PORTUÁRIA EM GUARUJÁ COMEÇAM EM OUTUBRO E DEVEM SER ENTREGUES EM TRÊS ANOS	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
LEILÃO DE BATERIAS DEIXA QUEM PAGA EM ABERTO E CRIA BÔNUS PARA O NORDESTE	8
PARAÍBA QUÂNTICA: PARCERIA COM CHINA INICIA NOVA ERA COMPUTACIONAL NO BRASIL	9
PETROBRAS INVESTE R\$ 5 BILHÕES PARA REDUZIR IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
REGIÃO SUL LIDERA CRESCIMENTO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA EM 2026	14
PRESIDENTE LULA E MINISTRO TOMÉ FRANCA ENTREGAM OBRAS DE TRÊS AEROPORTOS DO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	15
PROGRAMA DE CONCESSÃO DE CANAIS AMPLIA EFICIÊNCIA DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA E AUMENTA COMPETITIVIDADE DOS PRODUTOS NACIONAIS, DIZ MINISTRO TOMÉ FRANCA	17
MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DE LANÇAMENTO DA FRAGATA CUNHA MOREIRA EM ITAJAÍ (SC) NESTA SEXTA-FEIRA (26)	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	20
BRASIL REFORÇA DIÁLOGO COM INVESTIDORES NA FRANÇA E AMPLIA OPORTUNIDADES PARA CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	20
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES VISTORIA OBRAS DA FICO E REFORÇA EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA NACIONAL	21
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA OBRAS EM SANTA MARIA E VISTORIA PONTE DO FANDANGO NO RIO GRANDE DO SUL	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	24
EDITORIAL – COMBUSTÍVEIS VERDES: UMA OPORTUNIDADE QUE NÃO PODE SER PERDIDA	24
OPINIÃO – ARTIGOS - COPA DO MUNDO E ESG: O QUE DIFERENCIA OS VERDADEIROS CAMPEÕES	25
POLÍTICA - PL TENTA BARRAR PUBLICIDADE DO GOVERNO NO TSE	27
NACIONAL - HUB – CURTAS - PETROBRAS VOLTARÁ A IMPORTAR DIESEL EM JULHO APÓS TRÊS MESES DE AUTOSSUFICIÊNCIA	28
<i>Importação inevitável</i>	28
<i>O caminho da autossuficiência</i>	28
<i>Protagonismo</i>	28
<i>Investimento em fertilizantes</i>	28
POLÍTICA - MICHELLE SE DIZ HUMILHADA E EXPÕE NOVA CRISE COM FLÁVIO	29
POLÍTICA - DEPUTADA DO PT DEFENDE EX-PRIMEIRA-DAMA	30
POLÍTICA - TERESA LEITÃO SUBSTITUI JAQUES WAGNER COMO LÍDER DO GOVERNO	30
POLÍTICA - LULA ACIONA EDINHO PARA TER MARÍLIA EM MG	31
TRANSPORTES - PORTOS - AEROPORTOS DE MS AMPLIAM CAPACIDADE APÓS PACOTE DE OBRAS DE R\$ 640 MILHÕES	32
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - TARIFA AÉREA DOMÉSTICA SOBE 11,2% EM UM ANO E ATINGE R\$ 632 EM MAIO	34
TRANSPORTES - RODOVIAS - TARIFA DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES É REAJUSTADA E CHEGA A R\$ 40,60	35
TRANSPORTES - PORTOS - CONCESSÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TEM INÍCIO PREVISTO PARA JULHO	35
TRANSPORTES - PORTOS - CODEBA FECHA 2025 COM CAIXA RECORDE DE R\$ 331 MILHÕES	36
TRANSPORTES - PORTOS - PRATICAGEM DE SÃO PAULO COMPLETA 93 ANOS E REFORÇA INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA	37
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - ONE INCLUI NO E NE EM NOVO SERVIÇO MARÍTIMO	38
TRANSPORTES – FERROVIAS - OBRAS DA FICO CHEGAM A 55% DE AVANÇO FÍSICO EM TRECHO DE 364 KM EM GOIÁS	38
ENERGIA - MATO GROSSO DO SUL TERÁ RETOMADA DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES	40
ENERGIA - BNDES APROVA R\$ 618 MILHÕES PARA NOVA USINA DE ETANOL DE CEREAIS	41
ENERGIA - CIDADE DE AREIA BRANCA VIRA APOSTA DO HIDROGÊNIO VERDE NO RIO GRANDE DO NORTE	42
ENERGIA – PETRÓLEO SOBE MAIS DE 2% E INTERROMPE SEQUÊNCIA DE PERDAS	43
AGRONEGÓCIO - ABIOVE PROJETA ESMAGAMENTO RECORDE DE SOJA E AVANÇO DA INDÚSTRIA EM 2026	44
SUSTENTABILIDADE - EMPRESAS LANÇAM OPERAÇÃO LOGÍSTICA COM CAMINHÕES MOVIDOS A GÁS NATURAL	45
SUSTENTABILIDADE – ZPE CEARÁ GANHA SELO DE SUSTENTABILIDADE DO MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE	46
COMÉRCIO EXTERIOR – COM NOVAS TARIFAS, INDÚSTRIA JÁ PREVÊ QUEDA DAS EXPORTAÇÕES	46



COMÉRCIO EXTERIOR - CRONOGRAMA PARA IMPOSTO ESTÁ MANTIDO	47
FINANÇAS - PRÉVIA DA INFLAÇÃO PERDE FORÇA E FECHA MÊS DE JUNHO EM 0,41%.....	48
FINANÇAS - BOLSA SOBE 0,87%, AOS 171,9 MIL PONTOS.....	49
COMUNICAÇÃO & MARKETING – A FRONTEIRA INVISÍVEL ENTRE A INFORMAÇÃO E A CONFIANÇA.....	50
JUSTIÇA - MENDONÇA ORDENA TRANSFERÊNCIA DE DANIEL VORCARO PARA A PAPUDINHA.....	51
JUSTIÇA - PGR ADOTA CAUTELA SOBRE BOLSONARO.....	52
INTERNACIONAL – NÚMERO DE DESAPARECIDOS NA VENEZUELA PODE PASSAR DOS 40 MIL	53
INTERNACIONAL – ITAMARATY CONFIRMA MORTE DE 2 BRASILEIRO.....	54
INTERNACIONAL - ZELENSKY DIZ QUE RÚSSIA ‘ARDERÁ NO FOGO’ POR 40 DIAS EM OPERAÇÃO.....	55
INTERNACIONAL - RUTTE PEDE UNIÃO ENTRE OTAN E EUA.....	56
JORNAL O GLOBO – RJ.....	56
FIN DA 6X1: ALCOLUMBRE VAI SE REUNIR COM PARLAMENTARES GOVERNISTAS PARA DEBATER PEC.....	56
CONTA DE LUZ: BANDEIRA TARIFÁRIA PERMANECE AMARELA EM JULHO, DECIDE ANEEL	57
JUSTIÇA SUSPENDE EXECUÇÕES DE CREDORES CONTRA A BRASKEM POR UM PRAZO DE 60 DIAS	58
TRUMP AMEAÇA TARIFA DE 100% A PAÍSES QUE COBRAREM IMPOSTO DE BIG TECHS AMERICANAS	59
NA CHINA, DURIGAN DIZ QUE SE CAMINHA PARA A EMISSÃO DE TÍTULO DA DÍVIDA BRASILEIRA MAIS BARATA DA HISTÓRIA 60	
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	61
OPINIÃO - O BRASIL NO JOGO GLOBAL: TER COMMODITIES É PODER, MAS O PAÍS AINDA NÃO PERCEBEU ISSO	61
GM CRITICA MEDIDA QUE BENEFICIA BYD E PROPÕE A ALCKMIN NOVO PLANO DE INCENTIVO PARA IMPORTADOS	63
CAMINHÃO PARA DIFERENTES OPERAÇÕES: COMO A LINHA ATEGO SE TORNOU LÍDER DE VENDAS NO PAÍS.....	65
BRASKEM VÊ CAIXA NEGATIVO EM MEIO A DÍVIDAS DE R\$ 48 BI E PREPARAÇÃO PARA RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL	67
JUIZ ACEITA PEDIDO DA BRASKEM PARA CONGELAR COBRANÇAS SOBRE R\$ 2,6 BI A VENCER EM JULHO.....	69
VALOR ECONÔMICO (SP).....	70
FERROVIAS NO BRASIL, MUITA CARGA E POUCO TRILHO	70
CANAL DO PANAMÁ VÊ RECEITA MAIOR COM FECHAMENTO DE ORMUZ	72
CHANCELER FRANCÊS VISITARÁ O BRASIL EM MEIO A INTENSIFICAÇÃO DO DIÁLOGO BILATERAL	73
IRÃ REAFIRMA DIREITO DE CONTROLAR NAVEGAÇÃO EM ORMUZ APÓS NAVIO SER ATINGIDO PERTO DE OMÃ	74
ARAMCO RETOMA CARREGAMENTO DE PETRÓLEO EM RAS TANURA, REFORÇANDO A OFERTA	76
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	78
TECON 10: POMINI DEFENDE LEILÃO AINDA EM 2026	78
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	79
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	79



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PARQUE NO PORTO DE SANTOS GANHA NOVO ESPAÇO DE SHOWS PARA 3 MIL PESSOAS E TERÁ MARINA NO LITORAL DE SÃO PAULO

Espaço de 2,1 mil m² será voltado a eventos e shows com capacidade para até 3 mil pessoas

Por Ted Sartori 26 de junho de 2026



Espaço de 2.127 metros quadrados será voltado para a realização de shows musicais e eventos com capacidade para até 3 mil pessoas (Vanessa Rodrigues/AT)

Parte integrante da terceira fase do Parque Valongo, em Santos, o Armazém 3 será entregue nesta sexta-feira (26), às 10 horas, após passar por obras de revitalização. 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).

Está previsto que o espaço, de 2.127 metros quadrados (m²), será voltado especialmente para a realização de shows musicais e eventos com capacidade para até 3 mil pessoas. As obras de recuperação do Armazém 3 foram iniciadas em agosto do ano passado. A fase 3 tem investimento de R\$ 17 milhões e inclui a urbanização e paisagismo do entorno da Casa de Pedra.

“Depois que o parque estiver 100% pronto, a gente vai publicar um edital e uma empresa fará a gestão do parque. Ela que vai decidir o destino de cada um desses armazéns. Agora, a gente vai adicionar ao contrato do Porto firmado com a Prefeitura, para que ela faça a gestão transitória até que o parque fique totalmente pronto”, explica o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Há pouco mais de um mês, em 22 de maio, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, visitou as obras do Armazém 3. Na ocasião, foi inaugurado o Hub de Inovação Armazém 7, que será gerido pelo Instituto Presbiteriano Mackenzie, de São Paulo, e que fica bem próximo do local.

“O Parque Valongo representa a efetiva integração do Porto com a Cidade. Ele será, nos próximos anos, o principal centro turístico do litoral de São Paulo, principalmente depois da construção da marina, prevista para que funcione integrada com o Parque, e com a transferência do Terminal de Passageiros (Giusfredo Santini, administrado pelo Concais)”, comenta o presidente da APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2026

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO CONCEDE DESCONTO DE 35% PARA ATRAIR NOVAS CARGAS MINERAIS E VEGETAIS

Medida busca ampliar operações no terminal e fortalecer competitividade com foco em graneis ainda não explorados

Por Bárbara Farias 26 de junho de 2026



Complexo pretende criar condições para atrair novos fluxos logísticos e gerar movimentação adicional (Semil/Divulgação)

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte do Estado, oferece desconto de 35% na tarifa para cargas minerais e vegetais que ainda não são operadas no complexo. A medida está em vigor desde o dia 2 deste mês e o objetivo da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) é ampliar a carteira de mercadorias operadas no segundo ativo portuário paulista.

Segundo a CDSS, o benefício vale somente para graneis sólidos minerais e vegetais que não integram a pauta operacional do porto atualmente. A gipsita, matéria-prima utilizada na produção de cimento e fertilizantes, é um dos exemplos avaliados pela Autoridade Portuária, mas não o único.

De acordo com a companhia portuária, estudos apontam que a gipsita tem potencial de movimentação diária de cerca de 8 mil toneladas e pode ser operada em dias de chuva, reduzindo interrupções e aumentando a disponibilidade do cais para novas embarcações.

Conforme a tabela III, que relaciona as tarifas para as mercadorias movimentadas no Porto de São Sebastião, o valor da cobrança para gipsita a granel é de R\$ 15,17 por tonelada movimentada devida pelo operador portuário ou requisitante.

Considerando essa tarifa, uma operação hipotética de 8 mil toneladas por dia geraria receita bruta de R\$ 121,4 mil. Com a aplicação do desconto de 35% oferecido pela CDSS a novas cargas minerais e vegetais, a arrecadação líquida nesse caso seria de R\$ 78,9 mil por dia.

Estratégia

Para A Tribuna, o diretor-presidente do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio, afirmou que o benefício é “uma estratégia para ampliar a carteira de cargas do Porto, aumentando a utilização da infraestrutura disponível e fortalecendo a competitividade do terminal”.

Sampaio explicou que a medida “foi construída com base em estudos técnicos de produtividade, que demonstram que operações mais eficientes permitem reduzir custos por tonelada movimentada sem comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do porto”.

O diretor-presidente disse que não há renúncia de receita, pois trata-se de uma estratégia para estimular novos negócios, aumentar a ocupação da infraestrutura instalada e gerar receitas adicionais a partir de operações que hoje não existem. “Nosso objetivo é criar condições para atrair novos fluxos logísticos, gerar movimentação adicional e ampliar a participação do Porto de São Sebastião nas cadeias produtivas paulistas”.



No primeiro quadrimestre, porto do Litoral Norte movimentou aproximadamente 385 mil toneladas (Semil/Divulgação)

Interessados

Questionado se a medida já atraiu interessados, o gestor portuário explicou que, por questões de estratégia comercial e confidencialidade concorrencial, “não divulgamos informações sobre empresas prospectadas, negociações em andamento, projeções específicas de contratação ou estimativas vinculadas a

potenciais clientes”.

No entanto, ele fez o convite para que eventuais interessados, exportadores e importadores, entrem em contato com a administração do Porto de São Sebastião para apresentar propostas de movimentação de novas cargas.

“A administração portuária mantém avaliação permanente de oportunidades para atrair novas cargas e continuará acompanhando os resultados da medida para identificar novas possibilidades de crescimento”.

Receita bruta

Segundo a CDSS, no primeiro quadrimestre deste ano (janeiro a abril), o porto movimentou aproximadamente 385 mil toneladas, perfazendo uma receita operacional bruta de R\$ 26,4 milhões, provenientes de tarifas portuárias e demais serviços prestados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2026

CENTRONAVE ANUNCIA FÁBIO LAVOR COMO NOVO DIRETOR-EXECUTIVO

Ex-integrante do Ministério de Portos e Aeroportos assume comando da associação após 15 anos de gestão de Claudio Loureiro

Da A Tribuna.com.br 26 de junho de 2026



Fábio Lavor já atuou no MPor (Divulgação)

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), associação que representa as empresas de navegação de longo curso (armadoras), anunciou nesta quinta-feira (25) Fábio Lavor como novo diretor-executivo.

Ele é ex-secretário-executivo adjunto do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ingressou no Centronave em 2025, como superintendente de Relações Institucionais em Brasília.

Lavor assume o cargo em substituição a Claudio Loureiro de Souza, que por 15 anos esteve à frente da associação e agora passa a atuar como conselheiro do Centronave.

“Recebo essa responsabilidade com grande senso de compromisso e respeito à trajetória construída pelo Centronave e por seus associados”, disse o novo diretor-executivo, que é engenheiro civil e atuou por mais de 15 anos no Governo Federal.

“Nosso objetivo é fortalecer a interlocução institucional, contribuindo para o aprimoramento dos debates para formulação de políticas públicas e para o avanço de um ambiente em que a regulação e a realidade operacional estejam cada vez mais alinhadas”, complementou.

Maturidade

Para Elber Justo, presidente do Conselho do Centronave e da MSC no Brasil, a transição reflete a maturidade da associação e o compromisso com o avanço do setor.

“O Claudio desempenhou papel fundamental na modernização e no fortalecimento do Centronave ao longo dos últimos quinze anos, e continuará emprestando o conhecimento acumulado, agora como conselheiro. Lavor combina renovação, experiência e visão estratégica para os desafios futuros”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2026

OBRAS DA AVENIDA PORTUÁRIA EM GUARUJÁ COMEÇAM EM OUTUBRO E DEVEM SER ENTREGUES EM TRÊS ANOS

Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), afirma que projeto de 7km e dois viadutos avança em análise na Antaq e no TCU antes de seguir para assinatura do contrato

Por Ted Sartori 25 de junho de 2026



Áreas de 59,5 mil metros quadrados em Guarujá serão usadas para obras de expansão da Perimetral (Alexsander Ferraz/AT)

O início das obras da segunda fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos, em Guarujá, agora está previsto para outubro. O anúncio foi feito pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. Em fevereiro deste ano, a gestora do Porto prometeu começar os trabalhos em maio.

A estimativa é que a obra seja entregue daqui a três anos. São sete quilômetros de vias e dois viadutos. Em quatro meses, o valor do investimento passou de R\$ 800 milhões para R\$ 1 bilhão.

Pomini disse que o contrato está sendo analisado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A empresa Bunge ficaria responsável pelas obras como contrapartida após a renovação do contrato de arrendamento. “Os detalhes finais estão sendo analisados para a aprovação desse contrato”, afirma.

“Depois, o contrato retorna para o Porto de Santos, que fará ajustes. Todos os projetos que são encaminhados à Antaq voltam com ajustes que são importantes para o aspecto regulatório. E, na sequência, a gente encaminha para o Tribunal de Contas da União (TCU)”.

Cronograma

A previsão para outubro segue, segundo a APS, um cronograma detalhado. Nele estima-se que a aprovação da Antaq e a análise da administração portuária aconteçam em julho. Já a verificação do TCU seria concluída em agosto e, por consequência, um novo exame da documentação seria feito pela APS para que a assinatura do compromisso fique para setembro.

“O crescimento do Porto não se dá só pelo canal com melhor infraestrutura, mas com uma retroárea adequada, com as perimetrais atualizadas, uma terceira pista conectando o Planalto a Santos. O Porto é um anel da cadeia logística. Ele precisa crescer em sintonia com todos os ramais, principalmente rodovia, ferrovia e também a hidrovía”, destaca Pomini.

Em Santos

O presidente da APS, Anderson Pomini, divulgou também que as obras de acesso da Margem Direita do Porto de Santos, na Alemoa, terão conclusão em dezembro. As intervenções incluem melhoria de pavimento e solução de drenagem para os problemas de alagamento. O investimento é de R\$ 27,4 milhões. Já os dois novos viadutos, também na Alemoa, têm previsão de começarem a ser erguidos no segundo semestre deste ano, segundo a APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/06/2026

LEILÃO DE BATERIAS DEIXA QUEM PAGA EM ABERTO E CRIA BÔNUS PARA O NORDESTE

As regras para o leilão de reserva de armazenamento em baterias exigem tecnologia para que o sistema funcione de forma autônoma, embora esteja ligado ao SIN

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



Para participar do leilão de reserva de capacidade de armazenamento em baterias, as empresas terão que obedecer às regras publicadas no último dia 23 pela ONS. Foto: Divulgação/Moura

As regras para os leilões de Reserva de Capacidade (LRCAP) de Armazenamento que vão contratar grandes sistemas de baterias, tipo BESS, definiram apenas como “geradores” quem vai pagar a conta pela implantação desse tipo de equipamento. Em geral, quase toda despesa do setor elétrico é rateada por todos os consumidores que pagam suas contas de luz, com exceção da baixa renda que é subsidiada. Geradores são todos aqueles que produzem energia, incluindo as fontes hidráulica, térmica, e renováveis, como a eólica e solar. “Essa é uma inovação desse leilão. É um dos primeiros que você não sabe quem vai pagar a conta, mas como o certame é em dezembro, há tempo para fazer essa regulamentação”, explica o diretor da consultoria Thymos Energia, Fillipe Soares, que considera o leilão “um avanço importante para a modernização do sistema elétrico brasileiro”.

A regulamentação, dizendo quem vai bancar a despesa, pode ser feita pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) ou pelo governo federal. Geralmente, no setor elétrico os empresários apresentam os projetos nos leilões e os vencedores do certame implantam os empreendimentos tendo em vista a remuneração pelo preço da energia vendida nos certames. E a conta dos sistemas de armazenamento não será barata.

As baterias que quiserem participar, do primeiro leilão de armazenamento do Brasil, precisarão operar como formadores de rede, um padrão técnico concebido para funcionar melhor exatamente onde a rede elétrica está mais sujeita às variações que deixam o sistema mais vulnerável, como ocorre no Nordeste, quando há excesso de geração de energia, por exemplo, ao meio dia. Elas vão usar o sistema Grid Forming, mais robusto às flutuações de geração de energia e às oscilações que isso causam no sistema.

As regras exigem que as baterias operem como formadoras de rede, capazes de controlar tensão e frequência de forma autônoma, sem depender do restante do sistema elétrico para funcionar. Esse padrão, conhecido internacionalmente como Grid Forming, representa um nível de sofisticação técnica mais elevada. Na prática, significa que uma bateria conectada ao sistema precisa agir como uma fonte de energia estável, não apenas como um equipamento que segue o que a rede determina. “Não vai poder ser qualquer bateria, tem que estar dentro das especificações do ONS, que opera o Sistema Interligado Nacional (SIN)”, comenta Fillipe. O SIN leva energia a 99% dos brasileiros.

Ainda de acordo com as regras, as baterias precisarão cumprir especificações como resposta muito rápida, respondendo a uma variação de tensão em 1/60 segundo, e também ter a capacidade de suportar picos de corrente de até 130% de capacidade nominal por 5 segundos durante perturbações no sistema.

A contratação das baterias é muito importante, porque pode reduzir os cortes de geração realizados pelo ONS que atinge principalmente as geradoras renováveis do Nordeste, como a eólica e solar. No ano passado, estas empresas tiveram uma perda de receita estimado em R\$ 6 bilhões, porque produziram menos do que o previsto devido à falta de infraestrutura nas linhas de transmissão e também por não ter como armazenar o excesso da energia gerada, por exemplo, no final da manhã,



horário que ocorrem mais cortes de geração. Atualmente, a energia gerada por fonte solar fotovoltaica é a segunda maior do País. Segundo Fillipe, o efeito das baterias nos cortes de geração depende da quantidade de projetos implantados.

No leilão das baterias, o Nordeste e MG terão notas diferenciadas

Nos futuros leilões, há um diferencial para o Nordeste e Minas Gerais formado pelos 129 pontos de conexão citados pelos organizadores que terão uma pontuação a mais, caso o projeto de baterias fique exatamente em um destes locais, espalhados por vários estados da região, como a costa do Ceará e Piauí, sudoeste da Bahia, Agreste de Pernambuco e Centro-Norte de Minas Gerais, sertão do Piauí, entre outros.

Os pontos de conexão elegíveis são exatamente os locais onde há maior incidência de cortes de geração, de acordo com informações divulgadas pelo governo federal. “A modelagem do leilão cria um sinal locacional para direcionar onde as baterias serão instaladas”, diz Fillipe nas suas redes sociais. A argumentação é de que faz mais sentido econômico instalar os sistemas de armazenamento justamente onde há excesso de geração porque desse modo, a energia – que hoje é desperdiçada – poderá ser armazenada e utilizada algumas horas depois, como no começo da noite, horário de maior consumo de energia no Brasil.

As baterias a serem contratadas também terão que ser novas e conectadas ao SIN. De acordo com Fillipe, o Brasil não tem a prática de importar equipamentos e maquinários usados. Os contratos dos vencedores do leilão deverão ser de 15 anos, começando a partir de agosto de 2028, tempo que foi considerado positivo pelo mercado.

Os sistemas de baterias terão que apresentar o mínimo de 30 megawatts (MW) por projeto. “A exigência de escala já sinaliza que o certame foi desenhado para atrair projetos com relevância sistêmica e não aplicações pontuais”, comenta Fillipe. E, por último, o executivo lembra de um ditado popular que diz: “a diferença entre o remédio e o veneno é a dose”, lembrando que o equilíbrio nessas contratações são fundamentais para deixar o setor mais robusto e confiável.

Antes de entrar em operação, cada projeto precisará passar por testes laboratoriais que simulam condições reais da rede e por uma prova de partida isolada em campo, demonstrando que a bateria consegue ligar e operar sem depender de nenhuma outra fonte de energia.

Segundo estimativa da Deloitte publicada pelo Megawhat, o Brasil pode atrair mais de R\$ 57 bilhões em investimentos em armazenamento de energia nos próximos dez anos, desde que avance na estruturação do marco regulatório e dos sinais de preço que resultem em projetos competitivos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

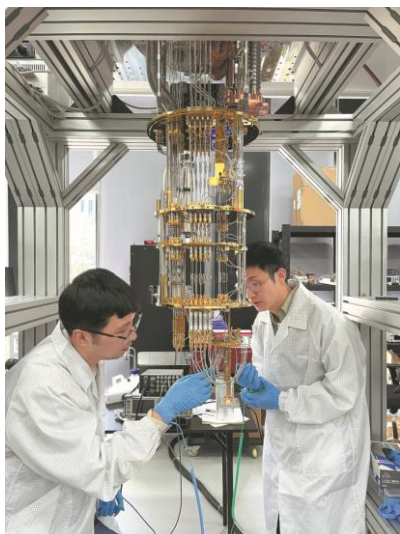
Data: 26/06/2026

PARAÍBA QUÂNTICA: PARCERIA COM CHINA INICIA NOVA ERA COMPUTACIONAL NO BRASIL

MCTI e governo da Paraíba instalam em agosto, com a China, os primeiros computadores quânticos operacionais da América Latina, em centro de R\$ 200 milhões

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

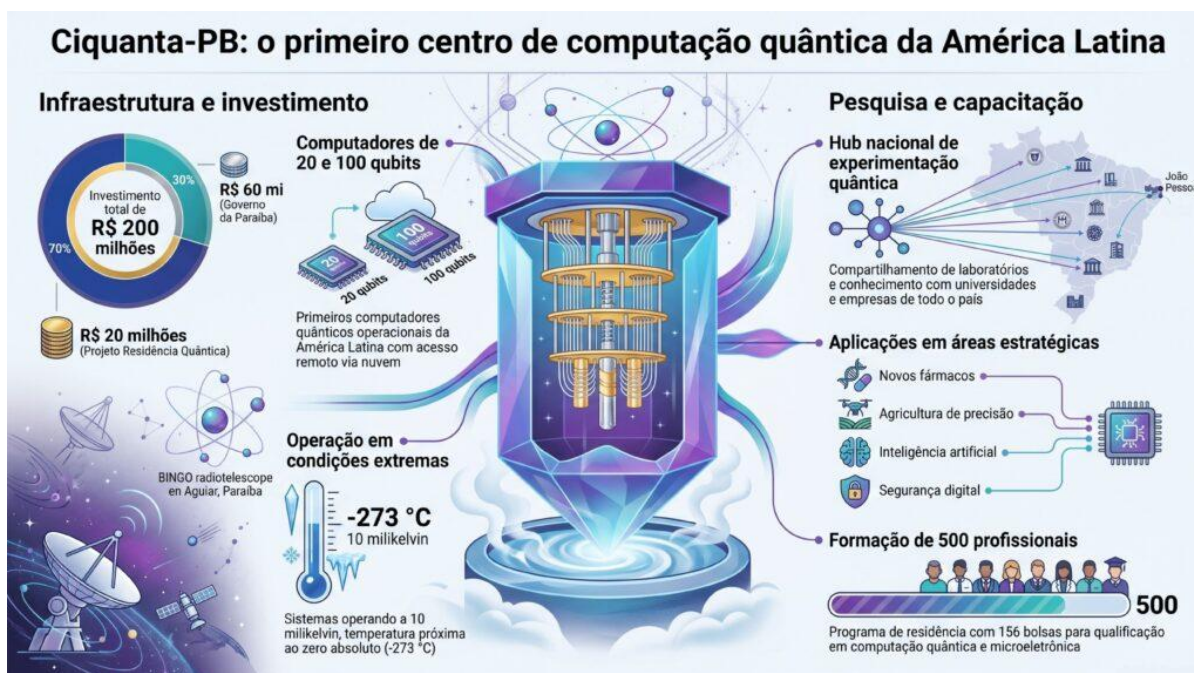
O Brasil receberá em agosto deste ano seus dois primeiros computadores quânticos operacionais, com capacidades de 20 e 100 qubits, unidades que processam informações em múltiplos estados simultâneos e cuja tecnologia poucos países no mundo dominam. Os equipamentos serão instalados na Paraíba dentro de um centro com investimento de R\$ 200 milhões e ambição de avançar para a fabricação própria desses componentes. A infraestrutura é fruto de parceria com o Yangtze River Delta Industrial Innovation Center for Quantum Technology, da China, e vem acompanhada de um programa de residência com R\$ 20 milhões, 156 bolsas e capacitação de 500 profissionais em seis cidades do país.



Pesquisadores testam chips quânticos no Yangtze River Delta Industrial Innovation Center for Quantum Technology, em Suzhou, na China, parceiro do Brasil no projeto que instalará os primeiros computadores quânticos operacionais da América Latina na Paraíba. Foto: Xinhua/China Daily

O Centro Internacional de Computação Quântica da Paraíba (CIQUANTA-PB) foi oficializado no dia 19 de junho pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) durante cerimônia em João Pessoa, com a presença da ministra Luciana Santos e do governador Lucas Ribeiro. O centro concentrará pesquisas em inteligência artificial, saúde, segurança digital e novos materiais, operando em regime de 24 horas por dia, 7 dias por semana, com administração compartilhada entre os governos estadual e federal e acesso remoto via plataforma em nuvem para pesquisadores de todo o país.

Para Luciana Santos, o empreendimento reforça a capacidade nacional em uma área estratégica para a soberania tecnológica e o desenvolvimento econômico. “O Centro Internacional de Computação e Tecnologias Quânticas será um ambiente de excelência em pesquisa, desenvolvimento e inovação. Estamos construindo aqui uma infraestrutura científica de classe mundial”, afirmou.



Fabricação de chips e posição estratégica

O projeto prevê ainda o avanço para a fabricação própria de chips quânticos no Brasil. O secretário da Ciência, Tecnologia, Inovação e Ensino Superior da Paraíba, Claudio Furtado, afirmou que o passo insere o país em uma disputa tecnológica de alcance global. “A grande novidade é o interesse em avançar também para a fabricação desses chips. Isso nos eleva a outro patamar, porque não se trata apenas da tecnologia do computador quântico, mas da capacidade de desenvolver componentes estratégicos em uma área que hoje é objeto de disputa tecnológica mundial”, disse.

O investimento total é de R\$ 200 milhões: R\$ 140 milhões aportados pelo governo estadual e R\$ 60 milhões pelo governo federal, em acordo de cooperação firmado em novembro de 2025. O centro será instalado na Estação Ciência Cabo Branco, em João Pessoa, em espaço com mais de 5,1 mil metros quadrados dotado de sistemas criogênicos, salas blindadas e estruturas de estabilização ambiental. Enquanto os chips convencionais processam informações de forma binária, em sequências de 0 ou 1,

os chips quânticos utilizam qubits capazes de representar ambos os estados simultaneamente, o que permite realizar cálculos complexos com velocidade superior à da computação clássica.

Para manter essas propriedades, os equipamentos precisam operar em condições extremas. “O chip do computador quântico precisa estar refrigerado abaixo de 10 milikelvin (mK), o que está um pouquinho acima do zero absoluto (273 graus Celsius negativos). Esse chip precisa estar em uma temperatura muito baixa para manter essas propriedades quânticas”, explicou o pesquisador Amílcar Queiroz, da UFCG.



O CIQUANTA-PB também dará origem a um Hub Nacional de Experimentação Quântica para compartilhamento de laboratórios, equipamentos e conhecimento entre pesquisadores, universidades e empresas, com acesso remoto às máquinas via plataforma em nuvem.

Centro Internacional de Computação Quântica da Paraíba está sediado na Estação Ciência Cabo Branco, em João Pessoa, com mais de 5,1 mil metros quadrados de área construída. Foto:

MCTI/Reprodução

Parceria com a China e cronograma

O parceiro chinês do projeto é o Yangtze River Delta Industrial Innovation Center for Quantum Technology, vinculado ao 54º Instituto de Pesquisa da China Electronics Technology Group Corporation (CETC), estatal chinesa do setor de eletrônica e defesa. A parceria prevê não apenas o fornecimento dos equipamentos, mas a transferência de tecnologia e o desenvolvimento conjunto de computadores de maior porte no futuro, incluindo a implantação de redes de comunicação quântica entre João Pessoa e Campina Grande (PB).

Em junho de 2025, o centro chinês assinou acordo de cooperação em Chengdu com a Universidade de São Paulo (USP), a Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) e a Universidade Federal da Paraíba (UFPB) para pesquisa aplicada em computação quântica no campo da ciência espacial. A cooperação incluirá algoritmos quânticos para processamento de dados do radiotelescópio BINGO (Baryon Acoustic Oscillations from Integrated Neutral Gas Observations), instalado na Serra da Catarina, no município de Aguiar (PB), no sertão do Vale do Piancó, a 420 quilômetros de João Pessoa. A colaboração ampliará as capacidades de observação astronômica no Hemisfério Sul, com foco na exploração da região central da Via Láctea.

A presença da CETC 54 nos dois projetos paraibanos gerou tensão diplomática. Em março de 2026, relatório do Congresso dos Estados Unidos classificou o BINGO como componente de suposta rede de inteligência chinesa no Hemisfério Sul, citando o papel da estatal na fabricação da estrutura física e dos refletores do telescópio — a mesma empresa que fornece os computadores quânticos do CIQUANTA-PB. A CETC 54 figura na lista de restrições do Departamento de Comércio dos EUA, que proíbe empresas norte-americanas de fornecerem tecnologia à estatal sem licenças especiais. O governo da Paraíba e a coordenação científica do BINGO, liderada pela USP e pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), defendem o caráter estritamente científico das iniciativas.

Treinamento de pesquisadores brasileiros

O cronograma prevê treinamento de pesquisadores brasileiros no centro chinês entre junho e julho de 2026, chegada dos equipamentos em agosto e montagem pela equipe nacional até outubro. Claudio Furtado destacou que profissionais das áreas de engenharia elétrica, computação e física já participam de treinamentos com os parceiros chineses. “Esse pessoal vai acompanhar a montagem dos nossos computadores quânticos e se integrar ao esforço de formação de pessoas nas diversas áreas envolvidas no projeto”, afirmou o secretário da Ciência, Tecnologia, Inovação e Ensino Superior da Paraíba.

O pesquisador Amílcar Queiroz, professor da UFCG e presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa da Paraíba (Fapesq), detalhou que as pesquisas concentrarão em novos algoritmos, simulação de materiais, otimização, aprendizado de máquina quântico e aprimoramento de hardware, com aplicações esperadas em fármacos, agricultura de precisão, otimização financeira e materiais avançados.



Ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), Luciana Santos, lançou no dia 19, em João Pessoa (PB), o Projeto Residência em Tecnologias Quânticas – Qualificação e Empreendedorismo de DeepTechs Nacionais.
Foto: Diego Galba/Ascom MCTI

Formação de pessoal e residência quântica

No mesmo evento do dia 19 de junho, o MCTI lançou o Projeto Residência em Tecnologias Quânticas — Qualificação e Empreendedorismo de DeepTechs Nacionais, com investimento de

R\$ 20 milhões ao longo de 36 meses, 156 bolsas e uma equipe técnica multidisciplinar de igual dimensão. A expectativa é capacitar cerca de 500 estudantes, pesquisadores e profissionais em computação quântica, microeletrônica, semicondutores e aplicações para setores estratégicos. As atividades serão distribuídas em seis cidades: João Pessoa (PB), Campina Grande (PB), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Goiânia (GO) e Campinas (SP).

A ministra Luciana Santos afirmou que o programa vai além da qualificação técnica. “Mais do que um programa de formação, essa residência representa um investimento estratégico na autonomia tecnológica brasileira, na preparação de talentos para as profissões do futuro e na construção de uma nova geração de empresas intensivas em conhecimento”, disse a ministra durante a cerimônia realizada na Granja Santana, em João Pessoa.

Entre 2023 e 2025, o MCTI destinou R\$ 513,5 milhões à Paraíba para projetos de pesquisa e inovação, valor quase três vezes superior aos R\$ 174 milhões investidos entre 2019 e 2022. A Lei do Bem beneficiou 37 empresas no estado, com R\$ 144,7 milhões em investimentos privados em pesquisa e desenvolvimento.

*Com informações do MCTI

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 26/06/2026

PETROBRAS INVESTE R\$ 5 BILHÕES PARA REDUZIR IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Obra da UFN-III em Três Lagoas será retomada após 10 anos parada. Projeto prevê 8 mil empregos e capacidade para suprir parte da demanda nacional de ureia até 2029

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, visitou a Unidade de Fertilizantes Nitrogenados de Três Lagoas, da Petrobras, em Três Lagoas (MS).
Foto: Ricardo Stuckert/PR

Mais de R\$ 5 bilhões voltarão a ser investidos na cadeia industrial brasileira com a retomada das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III), em Três Lagoas (MS). Paralisada desde 2014, a unidade da Petrobras reaparece na estratégia nacional



de ampliação da produção de fertilizantes e redução da dependência das importações de insumos utilizados pelo agronegócio. A Petrobras estima a geração de aproximadamente 8 mil empregos diretos e indiretos durante a fase de construção. A previsão da companhia é concluir a unidade e iniciar a operação comercial da planta em 2029.

Os contratos para conclusão da fábrica foram assinados nesta quinta-feira (25), pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e pela presidente da Petrobras, Magda Chambriard. A retomada da UFN-III ocorre em um cenário de forte dependência brasileira do mercado internacional de fertilizantes. O país figura entre os maiores consumidores globais desses insumos, mas ainda importa parcela relevante dos produtos utilizados pelo agronegócio.

O tema ganhou força após as turbulências observadas no mercado internacional nos últimos anos, especialmente com os impactos provocados pela guerra entre Rússia e Ucrânia sobre a oferta global de fertilizantes. O episódio expôs a vulnerabilidade de países dependentes de importações e reforçou a busca por ampliação da capacidade produtiva nacional.

Durante a cerimônia, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva relacionou a retomada da fábrica ao objetivo de ampliar a autonomia do país na produção de fertilizantes. “Podem ficar certos, esse país vai construir sua soberania, sendo independente de importação de fertilizantes dos outros países. É apenas esperar que a gente vai ver o que vai acontecer”, afirmou. Ao comentar a paralisação da obra, Lula acrescentou: “Agora vai. Era pra ter começado bem antes.”

Unidade atenderá parte da demanda nacional

Quando entrar em operação, a UFN-III terá capacidade para produzir 3,6 mil toneladas diárias de ureia granulada e 2,2 mil toneladas diárias de amônia. Segundo dados apresentados pelo governo federal, esse volume corresponde a aproximadamente 16% da demanda brasileira de ureia.

A localização da unidade foi escolhida para atender uma das principais regiões consumidoras do país. O Centro-Oeste responde por cerca de 40% da demanda nacional de ureia, impulsionada principalmente pelas culturas de milho, cana-de-açúcar, algodão e pelas áreas de pastagem.

A proximidade com os grandes polos agrícolas deverá reduzir custos logísticos e ampliar a disponibilidade do insumo para produtores rurais de estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e São Paulo.

Petrobras amplia atuação no setor de fertilizantes

A retomada da UFN-III integra o movimento de reconstrução da presença da Petrobras na cadeia de fertilizantes. Nos últimos anos, a companhia retomou operações nas fábricas da Bahia e de Sergipe, além da unidade da Araucária Nitrogenados (ANSA), no Paraná.

Durante a cerimônia, a presidente da Petrobras destacou o papel da fábrica de Três Lagoas na estratégia de ampliação da produção nacional. “Estamos retomando uma obra que ficou parada por mais de uma década e que será fundamental para aumentar a oferta de fertilizantes produzidos no Brasil”, afirmou Magda Chambriard.

Segundo a executiva, a combinação das unidades atualmente em operação e dos projetos em retomada poderá elevar a participação da produção nacional para cerca de 35% da demanda brasileira de ureia.

Além de ampliar a oferta de fertilizantes para o agronegócio, a retomada da UFN-III deverá movimentar empresas de construção industrial, engenharia, montagem eletromecânica, logística e serviços especializados. O projeto figura entre os maiores investimentos industriais atualmente em execução no país.

*Com informações da Petrobras e Agência Brasil

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 26/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

REGIÃO SUL LIDERA CRESCIMENTO DA AVIAÇÃO BRASILEIRA EM 2026

Movimentação aérea na região cresceu 10,3% entre janeiro e maio, maior alta do país; desempenho reflete fortalecimento da conectividade, do turismo e da economia regional



A expansão de embarques registrada na região Sul superou a observada nas demais regiões brasileiras entre janeiro e maio deste ano. Foto: Divulgação - Aeroporto Internacional de Porto Alegre (RS)

A região Sul registrou o maior crescimento da movimentação aérea do país nos cinco primeiros meses de 2026. Entre janeiro e maio, os aeroportos de Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul movimentaram 5.881.089

passageiros em voos domésticos e internacionais, alta de 10,3% em relação ao mesmo período do ano passado. Este foi o maior avanço entre as cinco regiões brasileiras e também o melhor resultado para o período desde o início da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), em 2000. Somente em maio, foram 1.136.634 passageiros, também recorde para o mês.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o desempenho comprova a importância da aviação para impulsionar o desenvolvimento regional e ampliar as oportunidades de integração entre cidades e estados. "A Região Sul reúne importantes polos industriais, agrícolas e turísticos, e a aviação tem papel fundamental para conectar essas atividades ao restante do país e ao exterior. Liderar o crescimento da movimentação aérea em 2026 demonstra que os investimentos em conectividade e infraestrutura estão fortalecendo o desenvolvimento regional e ampliando oportunidades para passageiros e empresas", afirmou.

O Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS), liderou a movimentação regional no acumulado do ano, com 1.609.622 passageiros, seguido pelos terminais de Curitiba (PR), com 1.208.247, e Florianópolis (SC), com 1.222.309 passageiros. Juntos, esses aeroportos concentram grande parte da movimentação aérea sulista e desempenham papel estratégico na integração regional e nacional.



Movimentação aérea de passageiros no Sul em maio de 2026 foi a maior desde o início de registro pela Anac em 2000.

Crescimento acima da média nacional

A expansão registrada na região Sul superou a observada nas demais regiões brasileiras entre janeiro e maio. Enquanto os aeroportos sulistas cresceram 10,3%, o Nordeste registrou alta de 9,46%, seguido pelo Centro-Oeste (5,32%), Sudeste (4,83%) e Norte (1,58%).

Em maio, o desempenho também foi positivo. A movimentação de passageiros cresceu 5,84% em relação ao mesmo mês de 2025, alcançando o melhor resultado para o período desde o início da série histórica da Anac.

Ao todo, 23 aeroportos da região Sul operaram voos comerciais no mês, consolidando uma rede de conexões que fortalece o turismo, os negócios e o desenvolvimento econômico regional.

Integração com a América do Sul

A posição geográfica da região Sul também reforça seu papel estratégico na conectividade internacional do Brasil, especialmente com os países do Mercosul e demais destinos sul-americanos.

Entre janeiro e maio, os voos internacionais transportaram 534.371 passageiros, crescimento de 22,88% em relação ao mesmo período de 2025. A Argentina foi o principal mercado internacional da região, com 263.860 passageiros, seguida pelo Chile (175.406). Também se destacaram as ligações com Panamá (36.174 passageiros), Portugal (33.687) e Peru (19.977), evidenciando a diversificação das conexões internacionais dos aeroportos sulistas.

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

Data: 26/06/2026

PRESIDENTE LULA E MINISTRO TOMÉ FRANCA ENTREGAM OBRAS DE TRÊS AEROPORTOS DO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL

Intervenções vão modernizar e ampliar os terminais de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã para acompanhar o crescimento da demanda aérea no estado



Com aeroportos mais modernos e preparados para atender à crescente demanda de passageiros, Mato Grosso do Sul fortalece sua posição como um dos principais polos econômicos e logísticos do Centro-Oeste. Foto: Eduardo Oliveira - AESCOM/MPor

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou, nesta quinta-feira (25), junto com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, da entrega das obras de ampliação e modernização dos terminais de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã, em Mato Grosso do Sul. As melhorias ampliam a capacidade dos sistemas operacionais para acompanhar o crescimento econômico da região.



Os três aeroportos integram o bloco de 11 terminais arrematados na 7ª Rodada de Concessões. As obras dos terminais de Mato Grosso do Sul somam, aproximadamente, R\$ 640 milhões em investimentos para os empreendimentos que desempenham funções distintas, mas complementares na malha aérea brasileira.

As intervenções marcam um avanço histórico para a aviação sul mato-grossense, aumentando a conexão do estado com o restante do país e impulsionando o desenvolvimento regional. As melhorias reforçam a infraestrutura para atender moradores, turistas, empresários e produtores que dependem do transporte aéreo diariamente.

As obras foram realizadas pela concessionária Aena Brasil, por meio dos contratos de concessão coordenados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com investimentos privados financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

"O que estamos vendo nos aeroportos brasileiros é uma verdadeira revolução. Provamos que o nosso povo quer e merece conforto, tranquilidade e serviços de qualidade na hora de viajar. Inclusive, batemos um recorde histórico: este foi o primeiro semestre mais vitorioso da aviação brasileira. Isso demonstra que, quando o povo tem oportunidade, ele viaja. E se viaja, precisa de infraestrutura. Se o Estado não pode realizar todos os investimentos necessários, devemos dar espaço para quem sabe fazer, a iniciativa privada. Agradeço à Aena pela confiança e por acreditar no potencial do Brasil", afirmou o presidente Lula.

"Com essa entrega da Aena, a gente tem 45 aeroportos completamente requalificados. Este é o objetivo do Programa Ampliar, do Ministério de Portos e Aeroportos, requalificar os aeroportos regionais, por meio de concessões. No primeiro leilão do Ampliar, nós já colocamos 13 novos aeroportos para as concessões e, em dezembro, faremos mais uma rodada no leilão do Aeroporto de Brasília. Outros dois aeroportos do Mato Grosso do Sul estarão incluídos nessa rodada, o de Dourados e o de Bonito, que receberão mais R\$ 150 milhões", afirmou o ministro Tomé durante a cerimônia.

Modernização dos terminais

Principal porta de entrada aérea do Mato Grosso do Sul, o Aeroporto Internacional de Campo Grande passou por uma grande modernização. O terminal ganhou um novo pavimento, teve sua área ampliada em 25% e aumentou sua capacidade de atendimento de 950 mil para 2,6 milhões de passageiros por ano.

Também foram instaladas três pontes de embarque, novos equipamentos de inspeção e uma sala de embarque com sete portões, além de infraestrutura preparada para receber voos internacionais. O aeroporto registrou movimentação de 775.150 passageiros e desempenha papel estratégico para a logística, o turismo e os negócios no Centro-Oeste.

Em Corumbá, uma das principais portas de acesso ao Pantanal, as obras ampliaram a capacidade do aeroporto de 42 mil para 120 mil passageiros por ano. O terminal recebeu melhorias nos espaços de embarque, check-in, inspeção de passageiros e estacionamento, além de adequações operacionais que aumentam a segurança e a eficiência das operações.

Em Ponta Porã, na fronteira com o Paraguai, o terminal aeroportuário passou por uma das maiores transformações de sua história. A área do terminal foi ampliada de 770 m² para 3.760 m² e a capacidade anual saltou de 30 mil para 130 mil passageiros. O aeroporto também ganhou novos espaços comerciais, ampliação do estacionamento e mais posições para aeronaves comerciais.

Desenvolvimento no Centro-Oeste

Com aeroportos mais modernos e preparados para atender à crescente demanda de passageiros, Mato Grosso do Sul fortalece sua posição como um dos principais polos econômicos e logísticos do Centro-Oeste.

Segundo Tomé Franca, os investimentos nos aeroportos sul-mato-grossenses representam mais desenvolvimento. "É mais oportunidades para que a população local utilize o transporte aéreo não só para reencontrar um familiar ou escoar a produção, mas para o surgimento de mais negócios e novas oportunidades. Porque onde tem uma infraestrutura aeroportuária instalada, a cidade cresce, o desenvolvimento chega, e as pessoas são mais felizes no local onde escolheram viver", destacou o ministro.

As intervenções entregues elevam o padrão de infraestrutura dos três aeroportos e reforçam a estratégia do Governo do Brasil de ampliar a conectividade aérea em regiões com forte potencial econômico e turístico. Juntos, os terminais atendem mais de 1,6 milhão de passageiros por ano e exercem papel fundamental para o transporte de pessoas, o escoamento da produção regional e a atração de investimentos.

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

Data: 26/06/2026

PROGRAMA DE CONCESSÃO DE CANAIS AMPLIA EFICIÊNCIA DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA E AUMENTA COMPETITIVIDADE DOS PRODUTOS NACIONAIS, DIZ MINISTRO TOMÉ FRANCA

Implantado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, programa garante previsibilidade na operação e presença de navios maiores nos portos brasileiros



Ampliar calados reduz o custo logístico, tornando os produtos brasileiros mais competitivos nos mercados internacionais. - Imagem: Divulgação/MPor

Imagine um caminhão que precisa sair só com parte da carga porque a estrada ou a ponte não suporta seu peso máximo. Para transportar toda a mercadoria, será preciso fazer uma segunda viagem, consumindo mais tempo, combustível e recursos. Na logística portuária, uma situação semelhante ocorre quando a profundidade dos canais de acesso limita a operação dos navios. Em alguns casos, embarcações precisam reduzir a carga

para navegar com segurança. Em outros, navios de maior porte simplesmente deixam de operar no porto por falta de profundidade suficiente.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vem estruturando uma política nacional voltada à modernização dos canais de acesso aos portos brasileiros. A estratégia combina dragagens, manutenção permanente, sinalização náutica, gestão do tráfego aquaviário e concessões específicas para essa infraestrutura, com o objetivo de ampliar a segurança da navegação, aumentar a capacidade operacional dos portos e acompanhar a evolução do transporte marítimo internacional.

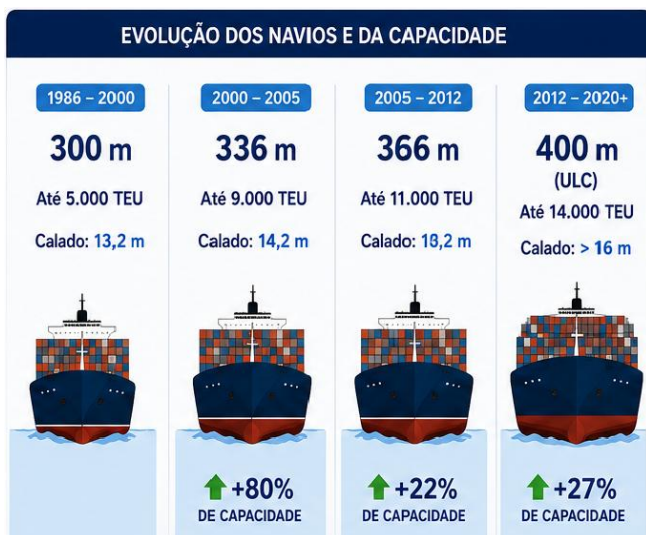
O ministro Tomé Franca, de Portos e Aeroportos, explicou a estratégia do Governo do Brasil para modernizar a infraestrutura aquaviária. "Quando garantimos canais de acesso mais modernos e com manutenção permanente, damos previsibilidade às operações portuárias, permitimos a chegada de navios maiores e aumentamos a eficiência da nossa logística. Isso reduz custos para quem exporta, fortalece a competitividade dos produtos brasileiros e prepara nossos portos para acompanhar a evolução do comércio internacional", afirmou.

"Quando garantimos canais de acesso mais modernos e com manutenção permanente, damos previsibilidade às operações portuárias, permitimos a chegada de navios maiores e aumentamos a eficiência da nossa logística", Tomé Franca.

A importância dos canais de acesso

Embora pouco perceptíveis para quem acompanha o comércio exterior apenas pelos números das exportações, os canais de acesso desempenham papel decisivo para a eficiência da logística

nacional. São eles que determinam a profundidade disponível para a navegação e, com isso, o tamanho das embarcações que podem operar com segurança e a quantidade de carga embarcada em cada viagem.



Essa relação tornou-se ainda mais importante nas últimas décadas com a evolução da navegação mundial. Os navios porta-contêineres cresceram em tamanho e capacidade, passando de embarcações de aproximadamente 300 metros de comprimento e capacidade para cerca de 5 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), para modelos de até 400 metros e capazes de transportar aproximadamente 14 mil TEUs. Para operar plenamente, essas embarcações exigem canais mais profundos do que aqueles projetados quando muitos portos brasileiros foram construídos.

Fonte: Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)

Mais profundidade, mais competitividade

A profundidade dos canais define o calado operacional das embarcações, isto é, a profundidade máxima em que um navio pode navegar com segurança sem tocar o fundo. Na prática, quanto maior o calado permitido, mais carga a embarcação consegue transportar. Se o canal é raso, o navio precisa reduzir seu carregamento para operar com segurança.

Esse ganho de eficiência repercute em toda a cadeia logística. Ao transportar mais carga por escala, os custos da operação tendem a ser distribuídos entre um volume maior de mercadorias. Na prática, isso reduz o custo logístico por contêiner ou por tonelada embarcada, tornando os produtos brasileiros mais baratos e, assim, mais competitivos nos mercados internacionais.

O resultado beneficia diversos setores da economia. Exportadores conseguem escoar maiores volumes de produtos com mais eficiência, operadores logísticos reduzem custos operacionais e os portos ampliam sua capacidade de movimentação, acompanhando a evolução do transporte marítimo mundial.

Segundo estudo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), navios de aproximadamente 400 metros podem transportar quase três vezes mais contêineres que embarcações produzidas duas décadas atrás. Além do ganho de capacidade, essas embarcações reduzem o custo por contêiner transportado, diminuem o consumo de combustível e as emissões de gases de efeito estufa.

Por outro lado, quando a profundidade disponível limita o carregamento das embarcações ou exige que elas aguardem condições favoráveis de maré para navegar, parte dessa eficiência deixa de ser aproveitada. O resultado é uma operação menos produtiva, com impactos sobre a competitividade logística do país e sobre a capacidade dos portos brasileiros de acompanhar o crescimento do comércio internacional.

Investimentos no setor

O primeiro marco desse novo modelo foi o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR), realizado em outubro de 2025, o primeiro do gênero no país. O contrato prevê mais de R\$ 1 bilhão em investimentos ao longo de 25 anos e contempla a administração, manutenção e exploração da infraestrutura aquaviária, incluindo canais de navegação, bacias de evolução e áreas de fundeio.

A iniciativa abriu caminho para novos projetos conduzidos pelo ministério. O canal de acesso ao Porto de Itajaí (SC) já teve seu processo encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU), com



investimentos estimados em mais de R\$ 300 milhões. Outros empreendimentos estratégicos, como os canais de acesso aos portos de Santos (SP), Rio Grande (RS) e aos portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), encontram-se em fase de estudos e estruturação.

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

Data: 26/06/2026

MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DE LANÇAMENTO DA FRAGATA CUNHA MOREIRA EM ITAJAÍ (SC) NESTA SEXTA-FEIRA (26)

Com a presença do presidente Lula, a programação inclui ainda visita às obras de embarcações do estaleiro Detroit Brasil

Ao lado do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, acompanha nesta sexta-feira (26), em Itajaí (SC), a cerimônia de lançamento e batismo da Fragata “Cunha Moreira” (F202), terceiro navio da Classe Tamandaré. Construída integralmente no Brasil, com tecnologia e mão de obra nacionais, a embarcação fortalece a Base Industrial de Defesa e contribui para a proteção da Amazônia.

Pela tarde, o presidente e o ministro visitam, no estaleiro Detroit Brasil, as obras de embarcações de apoio offshore (atividades realizadas em mar aberto), que fazem parte do Programa Mar Aberto, voltado à renovação e ampliação da frota do Sistema Petrobras e ao fortalecimento da cadeia produtiva da indústria naval nacional. Em Santa Catarina, estão em construção dez embarcações em Itajaí e outras seis em Navegantes, mobilizando mais de dois mil trabalhadores.

Referência na construção e modernização de embarcações de apoio portuário e de operações em alto-mar, o estaleiro Detroit Brasil integra projetos financiados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, que são fundamentais para ampliar a capacidade da indústria nacional.

Credenciamento

Os profissionais de imprensa interessados na cobertura devem acessar o sistema de credenciamento da Presidência da República, até às 20h desta quinta-feira (25). Aqueles com credencial anual também devem informar a participação nos eventos. O mesmo credenciamento será válido para os dois eventos.

As credenciais aprovadas serão entregues nos locais dos próprios eventos - das 9h às 10h no Estaleiro Brasil Sul (lançamento e batismo da Fragata “Cunha Moreira”) e das 12h às 13h no Estaleiro Detroit Brasil (visita às obras de embarcações da Petrobras).

Serviço

Cerimônia de lançamento e batismo da Fragata “Cunha Moreira”

Data: Sexta-feira, 26 de junho

Horário: 10h30

Local: TKMS Estaleiro Brasil Sul — Rua Eugênio Pezzini, 355, Cordeiros, Itajaí (SC)

Visita às obras de embarcações da Petrobras

Data: Sexta-feira, 26 de junho

Horário: 13h30

Local: Estaleiro Detroit Brasil — Rua César Augusto Dalcóquio, 4500, Salseiros, Itajaí (SC), acesso pelo Portão 3

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

Data: 26/06/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

BRASIL REFORÇA DIÁLOGO COM INVESTIDORES NA FRANÇA E AMPLIA OPORTUNIDADES PARA CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Missão do Ministério dos Transportes apresentou sua carteira de 35 projetos a bancos, fundos de investimento e empresas de infraestrutura durante agenda em Paris



Comitiva do Ministério dos Transportes participa de agenda técnica em Paris com investidores e empresas de infraestrutura. Foto: (GRI Institute)

O interesse de investidores internacionais pela carteira de projetos rodoviários do Governo do Brasil marcou a missão do Ministério dos Transportes em Paris, na França. Durante três dias, a comitiva apresentou 35 projetos a bancos, fundos de investimento e operadores globais, que reconheceram os avanços do país na estruturação de concessões rodoviárias.

"A receptividade que encontramos em Paris reforçou a confiança do mercado na carteira de projetos rodoviários que estamos estruturando para o Brasil. Os investidores demonstraram interesse pela qualidade das modelagens e reconheceram o trabalho que vem sendo realizado para tornar o ambiente de investimentos cada vez mais seguro e atrativo. Foi uma missão extremamente produtiva e estratégica para ampliar o diálogo com o mercado internacional", afirmou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

A secretária reforçou que o Ministério dos Transportes atua em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Infra S.A., na estruturação dos empreendimentos alinhados às melhores práticas do mercado, com foco em ampliar o interesse de investidores nacionais e internacionais.

Ambiente de negócios

Diversos investidores relataram já acompanhar a evolução dos empreendimentos apresentados em roadshows anteriores e reconheceram os avanços promovidos pelo Governo do Brasil na modernização dos contratos, no aperfeiçoamento da matriz de riscos e na ampliação da segurança jurídica para investimentos de longo prazo.

Os 35 projetos rodoviários apresentados na missão em Paris estão distribuídos por todas as regiões do Brasil. Os empreendimentos fazem parte da estratégia do Governo do Brasil para ampliar os investimentos em infraestrutura, fortalecer a logística nacional e aumentar a competitividade da economia brasileira.

Agenda internacional

Ao longo da missão, a comitiva participou de encontros com instituições financeiras, operadores de infraestrutura e empresas com atuação internacional no setor de concessões. Também realizou visitas técnicas para conhecer experiências adotadas na gestão e operação de rodovias na França. A programação incluiu reuniões com representantes da VINCI Concessions, BNP Paribas, Egis Group, Crédit Agricole, Groupe NGE e outros investidores interessados no mercado brasileiro de infraestrutura.

A iniciativa integra a estratégia do Ministério dos Transportes de ampliar a divulgação internacional da carteira de concessões rodoviárias, aproximando o Governo do Brasil de investidores capazes de contribuir para a expansão e a modernização da infraestrutura de transportes no país.

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

Data: 26/06/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES VISTORIA OBRAS DA FICO E REFORÇA EXPANSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA NACIONAL

Trecho em construção entre Goiás e Mato Grosso integrará o Corredor Leste-Oeste, projeto que ampliará as alternativas logísticas para o transporte de cargas no país



Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) conectará regiões produtoras do Centro-Oeste aos portos brasileiros. - Foto: Michel Corvello/MT

O secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro acompanhou, nesta quinta-feira (25), o avanço das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), em Goiás. Integrada à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a ferrovia formará um dos principais corredores de exportação do Brasil, conectando regiões produtoras do Centro-Oeste aos portos e ampliando a competitividade logística do país.

Com 364 quilômetros de extensão, o trecho está em construção pela Vale como parte das contrapartidas da renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). O modelo de investimento cruzado permite executar uma nova infraestrutura ferroviária estratégica com recursos privados, reforçando a parceria entre o poder público e a iniciativa privada na expansão da malha ferroviária nacional.

Ao sobrevoar as obras, Leonardo Ribeiro destacou o avanço do empreendimento e o papel da Fico na transformação da logística nacional.

"A Fico é muito mais do que uma ferrovia. Estamos falando de uma infraestrutura estratégica, que terá impacto direto no PIB brasileiro ao integrar a produção do Centro-Oeste à Ferrovia Norte-Sul e, futuramente, ao Corredor Leste-Oeste. Com o leilão desse corredor, o país ganhará uma nova alternativa logística para o escoamento da produção, reduzindo custos de transporte, aumentando a competitividade e fortalecendo o comércio exterior", afirmou o secretário.

Corredor Leste-Oeste

A Fico I integra um projeto ainda maior: o Corredor Ferroviário Leste-Oeste, que terá conexão com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e com a Ferrovia Norte-Sul, formando um dos mais importantes eixos ferroviários em desenvolvimento no Brasil.

Com extensão prevista de 1.708 quilômetros, o empreendimento atravessará Bahia, Goiás e Mato Grosso. A ferrovia atenderá importantes regiões produtoras do oeste baiano, do Mato Grosso e do Matopiba, criando uma nova alternativa logística para o escoamento da produção regional em direção ao Porto Sul, em Ilhéus.

Para o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, a Fico demonstra o potencial da atuação conjunta entre o poder público e a iniciativa privada para acelerar investimentos estruturantes.

"Em pouco tempo já é possível perceber o avanço das obras e a transformação que esse empreendimento representa para a infraestrutura brasileira. Esse resultado é fruto do trabalho

conjunto entre o Ministério dos Transportes, a ANTT, a Infra S.A. e a iniciativa privada, que transformou uma política pública em uma obra capaz de gerar desenvolvimento, emprego e competitividade para o Brasil," explicou Sampaio.

Leilões ferroviários

O Corredor Leste-Oeste integra a carteira ferroviária estruturada pelo Ministério dos Transportes para os próximos anos. Em novembro de 2025, a pasta lançou a primeira Política Nacional de Outorgas Ferroviárias e apresentou a maior carteira ferroviária da história recente do país.

Ao todo, estão previstos oito leilões ferroviários, que somam mais de 9 mil quilômetros de extensão e têm potencial para atrair cerca de R\$ 160 bilhões em investimentos, com projeção de movimentar até R\$ 600 bilhões ao longo do ciclo de implantação e operação dos empreendimentos.

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

Data: 26/06/2026

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA OBRAS EM SANTA MARIA E VISTORIA PONTE DO FANDANGO NO RIO GRANDE DO SUL

Agenda inclui entregas, vistorias e assinatura de contrato em empreendimentos que somam mais de R\$ 1 bilhão do Governo do Brasil



Com investimento de R\$ 470 milhões, a Travessia Urbana de Santa Maria alcançou 99% de execução e entrou na reta final das obras. - Foto: Jerônimo Gonzalez/MT

Com previsão de fechar o ano de 2026 com quase R\$ 2 bilhões em investimentos do Governo do Brasil na infraestrutura rodoviária do Rio Grande do Sul, o Ministério dos Transportes anunciou novos avanços em obras estratégicas durante agenda cumprida na região central do estado nesta quinta-feira (25). A programação incluiu a vistoria da Travessia Urbana de Santa Maria (BR-158/287/RS) e da Ponte do

Fandango (BR-153/RS), além da assinatura do contrato para a continuidade da segunda Ponte sobre o Rio Guaíba (BR-116/290/RS) e do avanço da duplicação da BR-392/RS. Os empreendimentos contemplados na agenda somam mais de R\$ 1 bilhão em investimentos em rodovias federais não concedidas.

"Hoje, o Rio Grande do Sul tem a melhor qualidade da sua malha rodoviária federal da história, com 81% das rodovias classificadas como ótimas e boas. Esse resultado é fruto dos investimentos que estamos fazendo", afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

Os avanços fazem parte da retomada dos investimentos do Governo do Brasil na infraestrutura rodoviária do Rio Grande do Sul. Entre 2023 e 2025, o estado recebeu mais de R\$ 5 bilhões para obras federais, enquanto, em 2022, foram destinados R\$ 550,8 milhões para a infraestrutura rodoviária gaúcha.

Travessia Urbana

A Travessia Urbana de Santa Maria recebeu aproximadamente R\$ 470 milhões em investimentos do Governo do Brasil e está com 99% de execução e será concluída até o fim de julho de 2026.

"Poucas cidades brasileiras contam com uma travessia urbana tão estruturada e bem executada. Essa é uma obra que projeta Santa Maria para o futuro e fortalece a capacidade logística de um dos principais entroncamentos rodoviários do estado", destacou Santoro.



Quando totalmente concluída, a Travessia Urbana de Santa Maria contará com 14,7 quilômetros de novas pistas, 10,7 quilômetros de vias laterais, 18,5 quilômetros de acessos, 16 viadutos, três pontes e três passarelas. O empreendimento elimina gargalos históricos, reduz congestionamentos e melhora a circulação de veículos em um dos principais entroncamentos rodoviários do Rio Grande do Sul.

"Com obras rodoviárias, novos acessos e a perspectiva do aeroporto regional, o município fortalece sua posição como um importante hub logístico, ampliando a mobilidade e impulsionando o desenvolvimento da região", destacou o prefeito de Santa Maria, Rodrigo Décimo.

Novas entregas

Durante a agenda em Santa Maria, o ministro também entregou a Passagem Inferior do Bairro Urlândia, construída com investimento de R\$ 7,2 milhões do Ministério dos Transportes. A estrutura cria uma nova ligação entre o bairro e o centro da cidade para reduzir o tempo de deslocamento, melhorar a distribuição do tráfego e ampliar a segurança de motoristas e pedestres.

A intervenção integra o conjunto de melhorias da Travessia Urbana e incluiu obras de drenagem, pavimentação, iluminação, sinalização e passeios públicos, além da realocação de famílias por meio do Programa de Compra Assistida, realizado em parceria com a Justiça Federal.

Também foi entregue a duplicação de 2,7 quilômetros da BR-392/RS, com investimento de R\$ 35 milhões. O trecho passa a contar com duas pistas em cada sentido, novos acessos aos bairros Tomazetti, Lorenzi e Minuano, além de ciclovia, passeio público e iluminação para melhorar a circulação de veículos e a segurança dos usuários.

Ponte do Fandango

Em Cachoeira do Sul, o ministro dos Transportes, George Santoro, vistoriou a etapa final das obras de reabilitação e alteamento da Ponte do Fandango, na BR-153/RS.

Com investimento de R\$ 78 milhões do Governo do Brasil, a intervenção elevou a estrutura em 3,14 metros, o que torna a travessia mais resistente às cheias e a outros eventos climáticos extremos. A obra também ampliou a capacidade de carga de 24 para 45 toneladas para permitir o retorno da circulação de caminhões pesados e reduzir os custos logísticos para produtores e transportadores da região.

"A Ponte do Fandango é muito mais do que uma obra. É uma ligação para as pessoas que passam todos os dias por aqui e precisavam desse investimento. Estamos entregando uma rodovia em outro padrão, atendendo a uma demanda da população e com mais segurança", afirmou George Santoro.

Ponte do Guaíba

Ainda durante a agenda no Rio Grande do Sul, George Santoro assinou o contrato para a continuidade das obras da segunda Ponte sobre o Rio Guaíba, na BR-116/290/RS, na Região Metropolitana de Porto Alegre.

Com investimento de R\$ 524,9 milhões, o empreendimento contempla a elaboração dos projetos básico e executivo, a execução das obras, o apoio às atividades de reassentamento e os demais serviços necessários à conclusão da estrutura. A contratação marca uma nova etapa para a conclusão da segunda Ponte sobre o Rio Guaíba, uma das principais intervenções de infraestrutura viária em andamento na Região Metropolitana de Porto Alegre.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 26/06/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – COMBUSTÍVEIS VERDES: UMA OPORTUNIDADE QUE NÃO PODE SER PERDIDA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O litoral de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, vai receber uma usina de hidrogênio e amônia verdes com R\$ 12 bilhões em investimentos e capacidade inicial de 500 megawatts. A iniciativa, que já conta com licença ambiental prévia e integra uma parceria entre empresas brasileiras e alemãs, é a mais recente confirmação de uma vocação que o Nordeste brasileiro acumulou quase sem querer: a região que concentra a maior geração eólica e solar do País e que, ao mesmo tempo, enfrenta o maior índice de curtailment — energia produzida que a rede de transmissão não consegue absorver —, tornou-se o lugar natural para uma indústria que transforma excedente elétrico em combustível exportável.

Nesse cenário, resta uma pergunta que o Brasil ainda não respondeu de forma satisfatória. O que o País vai fazer com essa produção além de vendê-la ao exterior?

O modelo que se desenha em Areia Branca, em Pecém (CE) e em Suape (PE) é, em sua essência, o de um exportador de matéria-prima verde. A usina produz hidrogênio, converte parte em amônia, para facilitar o transporte, e embarca o resultado num terminal portuário dedicado, com destino à Europa e à Ásia. É um modelo viável, financeiramente atraente e tecnicamente bem estruturado, especialmente para a Alemanha, que assinou acordos de longo prazo com o Brasil justamente para garantir fornecimento de hidrogênio verde em quantidade suficiente para a descarbonização de sua indústria pesada. O risco embutido nesse arranjo é familiar para quem conhece a história econômica brasileira: o País que exporta o insumo e importa o produto final, entregando ao comprador internacional o valor agregado que poderia ter ficado aqui.

O hidrogênio verde interessa exatamente aos setores que dependem de grandes volumes de energia e enfrentam dificuldades para eletrificar suas operações: siderurgia, fabricação de fertilizantes, transporte marítimo, aviação e indústria química. O Brasil tem, ou pode ter, capacidade de competir em todos esses segmentos. A produção de aço verde, usando hidrogênio no lugar do coque como redutor no processo siderúrgico, é hoje uma das fronteiras mais disputadas da indústria global, e o país que controla o hidrogênio tem vantagem de custo estrutural nessa corrida. O mesmo vale para fertilizantes nitrogenados de baixo carbono: o Brasil é o maior importador mundial de fertilizantes, gastando dezenas de bilhões de dólares por ano para sustentar o agronegócio que sustenta suas exportações. Produzir amônia verde domesticamente, com o hidrogênio que já será gerado no Nordeste, poderia reduzir essa dependência de forma substancial. Mas isso exige que a cadeia produtiva seja desenvolvida aqui, e não apenas exportada em estado bruto.

O BE News defende que o marco legal do hidrogênio de baixa emissão, aprovado pelo Congresso em 2024, foi um avanço necessário. Mas é apenas o começo do que precisa ser construído. Os incentivos fiscais previstos na legislação, como a suspensão de PIS/Pasep e Cofins para produtores habilitados e os créditos para comercialização, estão corretos como estímulo à produção. O que falta é uma política industrial que complemente a política energética: incentivos para que a amônia verde produzida no Nordeste alimente fábricas de fertilizantes no Brasil, para que o hidrogênio verde movimente navios e caminhões brasileiros antes de ser embarcado para a Europa, para que os estaleiros que estão sendo discutidos no Nordeste Export possam construir as embarcações movidas a hidrogênio que o mundo demandará nas próximas décadas. A diferença entre exportar hidrogênio e exportar aço verde é, grosso modo, a diferença entre exportar minério de ferro e exportar automóveis. E o Brasil conhece bem o custo histórico de ter ficado, por décadas, do lado errado dessa equação.

O momento é favorável como raramente foi. A Europa precisa do hidrogênio brasileiro e está disposta a pagar por ele. Essa demanda cria o fluxo de caixa que viabiliza as primeiras usinas, como Areia

Branca, e constrói a infraestrutura de produção, certificação e logística que será necessária para qualquer passo seguinte. Não se trata de recusar os contratos de exportação; trata-se de negociá-los como ponto de partida de uma cadeia industrial, não como destino final de uma vocação de fornecedor. Outros países que estão na disputa pelo mercado global de hidrogênio verde, como Chile, Austrália, Marrocos, já pensam em termos de industrialização, não apenas de geração. O Brasil, com sua matriz elétrica, sua biomassa e sua escala produtiva, tem condições de chegar mais longe do que qualquer um deles. Falta o projeto.

Areia Branca merece ser celebrada. R\$ 12 bilhões no litoral potiguar, numa parceria com a Alemanha, com licença ambiental e estudos técnicos em andamento, são uma vitória concreta numa agenda que o Nordeste leva anos construindo. Mas a usina que vai ser inaugurada em algum momento desta década deve ser o começo de uma estratégia industrial, não a estratégia em si. O Brasil já foi o maior exportador de café do mundo sem conseguir reter o valor da torrefação, da embalagem e da distribuição. Não pode repetir esse roteiro com a energia do século XXI.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - COPA DO MUNDO E ESG: O QUE DIFERENCIA OS VERDADEIROS CAMPEÕES



BÊATRICE DE TOLEDO DUPUY

Gerente Executiva de Comunicação Corporativa
e Sustentabilidade da Santos Brasil
Presidente do Conselho ESG dos fóruns Brasil Export"
opinioao@portalbenews.com.br

No futebol e no ESG, os campeões não são aqueles que apenas reagem às circunstâncias. São aqueles que se preparam antes, trabalham em equipe, aprendem continuamente e mantêm o foco em um objetivo maior.

A cada quatro anos, a Copa do Mundo mobiliza bilhões de pessoas ao redor do planeta. Torcedores acompanham resultados, analisam estatísticas, celebram vitórias e lamentam derrotas. Mas, para além da emoção dos noventa minutos, existe uma reflexão interessante: o que realmente diferencia uma seleção campeã das demais?

A resposta raramente está apenas no talento individual. Grandes campanhas são construídas ao longo de anos, com planejamento, liderança, disciplina, trabalho em equipe e capacidade de adaptação. Curiosamente, esses são os mesmos elementos que sustentam uma agenda ESG consistente.

Assim como uma seleção vencedora não é formada na véspera do torneio, empresas sustentáveis também não surgem da noite para o dia. Ambas dependem de uma estratégia clara, investimentos contínuos e decisões que nem sempre geram resultados imediatos, mas que se mostram fundamentais ao longo da jornada.

O “E” de Environmental nos convida a olhar além do próximo jogo. Em uma Copa do Mundo, treinadores tomam decisões pensando em toda a competição, administrando o desgaste dos atletas e preparando a equipe para os desafios seguintes. Nas empresas, o raciocínio é semelhante. Questões como mudanças climáticas, eficiência energética, economia circular e descarbonização exigem visão estratégica e compromisso permanente.

A pressão pelo desempenho de curto prazo existe tanto no esporte quanto nos negócios. No entanto, os grandes vencedores entendem que competitividade e sustentabilidade caminham juntas. Afinal, quem não se prepara para o futuro corre o risco de não participar dele.

O “S” de Social talvez seja o elemento mais visível dentro de uma equipe esportiva. Uma seleção reúne atletas com histórias, origens, culturas e características diferentes. O desafio é transformar essa diversidade em força coletiva.



Nas organizações, acontece exatamente o mesmo.

Empresas que investem em inclusão, desenvolvimento de pessoas, saúde, segurança e bem-estar criam ambientes mais inovadores, resilientes e preparados para enfrentar cenários complexos. Nenhuma seleção conquista uma Copa sozinha. Da mesma forma, nenhuma empresa constrói uma agenda ESG relevante sem o engajamento genuíno de suas pessoas.

O futebol também nos ensina uma importante lição sobre pertencimento. Quando um atleta veste a camisa de sua seleção, ele representa algo maior do que si mesmo. Nas empresas, colaboradores que compreendem seu papel dentro de um propósito comum tendem a gerar mais valor, colaborar mais e enfrentar desafios com maior capacidade de superação.

Já o “G” de Governança costuma ser o fator que separa equipes promissoras de equipes verdadeiramente vencedoras.

Ao longo da história das Copas, vimos seleções repletas de talentos fracassarem por falta de organização, liderança ou gestão. Também vimos equipes menos badaladas alcançarem resultados extraordinários graças a uma estrutura sólida, processos bem definidos e clareza na tomada de decisões.

Nas empresas, a lógica é a mesma.

Governança não significa burocracia. Governança significa coerência entre discurso e prática. É a capacidade de gerir riscos, promover transparência, estabelecer responsabilidades e garantir que as decisões sejam tomadas de forma ética e consistente.

Em um cenário cada vez mais exigente para empresas e lideranças, a governança deixou de ser um diferencial para se tornar uma condição essencial para a geração de valor sustentável.

Existe ainda uma semelhança importante entre a Copa do Mundo e a jornada ESG: ambas exigem resiliência.

Nenhuma seleção vence todos os jogos com facilidade. Há momentos de pressão, erros, críticas e resultados inesperados. O que diferencia os campeões é a capacidade de aprender rapidamente, ajustar estratégias e seguir evoluindo.

Com a agenda ESG não é diferente. Empresas enfrentam desafios regulatórios, tecnológicos, operacionais e financeiros. Nem sempre os avanços acontecem na velocidade desejada. Ainda assim, organizações que mantêm consistência e compromisso conseguem construir resultados sólidos e duradouros.

Talvez a maior lição que a Copa nos ofereça seja justamente esta: o verdadeiro sucesso não é resultado de uma ação isolada, mas da soma de escolhas feitas diariamente.

Um gol pode decidir uma partida, mas não conquista uma Copa sozinho.

Da mesma forma, uma ação social pontual, uma campanha ambiental ou um relatório de sustentabilidade não tornam uma empresa sustentável por si só.

O que gera resultados duradouros é a integração entre estratégia, cultura, pessoas e governança.

No futebol e no ESG, os campeões não são aqueles que apenas reagem às circunstâncias. São aqueles que se preparam antes, trabalham em equipe, aprendem continuamente e mantêm o foco em um objetivo maior.

No final, tanto nos gramados quanto nas organizações, as maiores conquistas pertencem a quem entende que desempenho e sustentabilidade não competem entre si. Pelo contrário: jogam no mesmo time. E são justamente as equipes que conseguem alinhar esses dois objetivos que constroem legados capazes de atravessar gerações.

Béatrice de Toledo Dupuy e demais integrantes do Conselho ESG dos fóruns Brasil Export escrevem semanalmente, sempre às sextas-feiras, para o BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

POLÍTICA - PL TENTA BARRAR PUBLICIDADE DO GOVERNO NO TSE

Partido de Flávio Bolsonaro alega excesso de gastos em propagandas das ações de Lula no atual mandato

Do Estadão Conteúdo



O PL alega que o governo Lula gastou R\$ 42 milhões acima do teto de campanhas publicitárias, como a do Brasil Soberano

O PL acionou o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) para pedir a suspensão com urgência de campanhas publicitárias do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A representação, distribuída ao ministro André Mendonça nesta quarta-feira, 24, afirma que a Secretaria de

Comunicação Social da Presidência (Secom) ultrapassou os limites legais de gastos com publicidade institucional no primeiro semestre de 2026.

Segundo a legenda, informações do Portal da Transparência apontam despesas de R\$ 178 milhões com propaganda oficial até 15 de junho. Na avaliação do partido, o montante supera em R\$ 42 milhões o teto de R\$ 135 milhões permitido para o período.

Na ação, o PL afirma que a publicidade institucional vem sendo utilizada para promover a imagem do presidente por meio da divulgação de iniciativas como o Novo PAC, a COP30, o Plano Brasil Soberano, a proposta de fim da escala 6x1 e a ampliação da faixa de isenção do Imposto de Renda. Para o partido, a suposta extrapolação dos gastos transforma recursos públicos em um mecanismo de desequilíbrio na disputa eleitoral.

O documento também cita dados do sistema Siga Brasil para argumentar que houve excesso de despesas. De acordo com os cálculos apresentados, a média de gastos entre 2023 e 2025 estabeleceria um limite de R\$ 618 milhões para os seis primeiros meses de 2026. No entanto, o partido afirma que os empenhos alcançaram R\$ 785 milhões até 18 de junho, valor R\$ 167 milhões superior ao teto estimado.

“Desde o início de 2026, o Governo Federal vem mantendo volume expressivo de publicidade institucional, com contratação de mídia, veiculação de campanhas de alcance nacional, impulsionamento digital, ações de oportunidade, comunicação de programas públicos, divulgação de realizações governamentais e reforço de posicionamentos institucionais da Presidência da República”, afirma a representação.

Urgência

Segundo a peça, o pedido de tutela de urgência se justifica “não para impedir comunicações públicas legítimas e estritamente necessárias, mas para impedir novos empenhos de publicidade institucional



acima do teto legal e compeli os Representados à apresentação imediata dos dados relativos à publicidade institucional veiculada e empenhada pelo Governo Federal.”

Além da suspensão das campanhas, o PL pede que o TSE determine ao presidente Lula e ao ministro da Secom, Sidônio Palmeira, a apresentação dos registros digitais dos gastos realizados entre 1º de janeiro e 15 de junho deste ano.

A legenda também solicita a apresentação dos critérios utilizados para o cálculo do limite legal de despesas com publicidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - PETROBRAS VOLTARÁ A IMPORTAR DIESEL EM JULHO APÓS TRÊS MESES DE AUTOSSUFICIÊNCIA

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

Presidente da estatal, Magda Chambriard, afirma que a retomada das importações será temporária e diz que a empresa estuda medidas para tornar o Brasil autossuficiente na produção de diesel

IMPORTAÇÃO INEVITÁVEL

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, admitiu nessa quinta-feira, dia 25, que a companhia precisará importar diesel em julho, encerrando um período de três meses em que conseguiu suprir a demanda nacional sem recorrer a cargas externas. A declaração foi feita durante a cerimônia de retomada das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados de Três Lagoas (UFN-III), em Mato Grosso do Sul, com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. “Nós não precisamos importar diesel nem em abril, nem em maio, nem em junho. Mas agora em julho teremos que importar. Mas só por enquanto, porque já estamos estudando, nesse quinquênio, como ser autossuficientes em diesel”, disse Chambriard.

O CAMINHO DA AUTOSSUFICIÊNCIA

A autossuficiência temporária foi sustentada por uma combinação de recordes de produção e adiamento de paradas de manutenção de refinarias durante o conflito no Oriente Médio. No primeiro trimestre do ano, a Petrobras registrou aumento de 6,7% na produção de derivados, com o fator de utilização do parque de refino chegando a 97,4%, maior nível desde dezembro de 2014. O diesel tipo S10 bateu recorde, com 512 mil barris por dia. Somando todos os tipos, a produção de diesel cresceu 7,7% sobre o primeiro trimestre de 2025, de 664 mil para 715 mil barris por dia. As vendas de diesel avançaram 0,7% no período, para 739 mil barris por dia.

PROTAGONISMO

Hoje, a Petrobras responde por cerca de 70% da demanda nacional de diesel; os 30% restantes são importados de forma regular. A retomada das importações em julho indica que o nível de produção interno, mesmo em patamar recorde, não sustenta a demanda no período sem o auxílio externo.

INVESTIMENTO EM FERTILIZANTES

Na mesma cerimônia, Magda Chambriard anunciou investimentos de R\$ 5 bilhões para concluir a Unidade de Fertilizantes Nitrogenados de Três Lagoas, paralisada desde 2015 com 81% das obras prontas. A conclusão está prevista para 2029. Quando operacional, a unidade terá capacidade para produzir 3,6 mil toneladas diárias de ureia granulada e 2,2 mil toneladas diárias de amônia, o equivalente a cerca de 15% da demanda nacional por ureia. A presidente também sinalizou estudos para ampliar a participação da Petrobras no fornecimento de fertilizantes ao mercado doméstico, de 35% para 70% da demanda local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

POLÍTICA - MICHELLE SE DIZ HUMILHADA E EXPÕE NOVA CRISE COM FLÁVIO

Ex-primeira-dama divulgou vídeo reclamando da postura do enteado. Saiba o que está por trás deste novo atrito

Do Estadão Conteúdo



Michelle Bolsonaro disse no vídeo que Flávio a aconselhou ficar de fora das decisões do PL porque ela não entende nada de política

O atrito entre a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) revelado nesta quarta-feira, 24, tem como pano de fundo a definição dos rumos da direita no Ceará nas eleições de 2026.

Michelle relatou em vídeo publicado nas redes sociais que foi humilhada pelo enteado durante discussões sobre as articulações políticas conduzidas pelo PL no Estado.

Segundo ela, o desentendimento começou quando a ex-primeira-dama fez críticas à aproximação entre o PL cearense e o ex-ministro Ciro Gomes (PSDB), hoje pré-candidato ao governo estadual.

Ela apoia o senador Eduardo Girão (Novo) para o governo do Ceará e defende que uma eventual aliança com Ciro só deveria ser discutida em um segundo turno.

Michelle relatou que Flávio foi “muito ríspido” ao telefone. “Disse que seria melhor eu ficar fora das decisões do partido. Disse que eu havia chegado do ontem e não entendia nada de política”, relatou Michelle no vídeo, falando em “uma punhalada”.

No centro da questão está o deputado federal André Fernandes, presidente do PL no Ceará. Ele defende a construção de uma frente de oposição ao governador Elmano de Freitas (PT) e passou a trabalhar pela aproximação com Ciro Gomes.

Em comício realizado em Fortaleza no fim de 2025, Michelle criticou publicamente a aproximação do PL com Ciro e lembrou declarações anteriores do ex-governador cearense contra Jair e seus filhos. No vídeo publicado na quarta-feira, ela lembrou que ele já chamou os filhos de Bolsonaro de “ovos de serpentes” e corruptos e o ex-presidente de “ladrão de galinhas”, “burro” e “jumento”.

Senado

Outro foco do conflito envolve ainda a vaga ao Senado. A ex-primeira-dama defende que o partido mantenha o compromisso firmado com Priscila Costa (PL-CE), apresentada por ela como pré-candidata da legenda em 2025. Já André Fernandes trabalha pelo nome do pai, Alcides Fernandes (PL-CE), como representante do partido na disputa.

Ao comentar o impasse, Michelle afirmou que a candidatura de Priscila foi acertada com Bolsonaro e questionou a decisão do grupo ligado a André Fernandes. “Não honrar essa determinação do meu marido será um ato de traição contra Jair Messias Bolsonaro. Já que a aliança com Ciro é tão boa, por que o André não disponibiliza a vaga de seu próprio pai? Por que só a mulher tem que ceder?”, declarou.

Ciro e André

A aproximação entre Ciro Gomes e André Fernandes ganhou força depois das eleições municipais de 2024, quando o deputado disputou a Prefeitura de Fortaleza e recebeu apoio do ex-prefeito Roberto Cláudio (União), aliado de Ciro.

Ao longo do ano passado, lideranças do PL e do PSDB passaram a discutir uma composição para enfrentar o governador Elmano de Freitas. Em maio deste ano, o PL do Ceará oficializou apoio à pré-

candidatura de Ciro Gomes. Durante o lançamento, o ex-ministro afirmou que sua chapa teria dois candidatos ao Senado: o ex-deputado federal Capitão Wagner (União-CE) e Alcides Fernandes.

Na época, as críticas de Michelle à aliança provocaram reações dentro da própria família Bolsonaro. Flávio afirmou que a ex-primeira-dama havia “atropelado” uma articulação autorizada por seu pai. Carlos e Jair Renan apoiaram a avaliação do senador, enquanto Eduardo disse que André Fernandes havia sido “injustamente exposto” no episódio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

POLÍTICA - DEPUTADA DO PT DEFENDE EX-PRIMEIRA-DAMA

Do Estadão Conteúdo

A deputada federal Maria do Rosário (PT-RS) saiu em defesa da ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro (PL) e disse que, apesar de a presidente do PL Mulher “nunca” ter se importado com o “desrespeito contra todas as mulheres brasileiras praticado por sua família”, “nenhuma mulher deve ser menosprezada”.

A parlamentar do PT esteve no centro de um dos episódios mais polêmicos da trajetória de Jair Bolsonaro na Câmara dos Deputados. Em 2014, então deputado federal, Bolsonaro afirmou que Maria do Rosário não mereceria ser estuprada. A declaração culminou em uma condenação do hoje ex-presidente por danos morais.

“Não basta ser mulher. Tem que ser solidária e justa com todas as mulheres. Os ‘Bolsonaros’ sempre desrespeitaram mulheres. Flávio, além da corrupção toda, tenta se livrar da linha de ódio às mulheres do pai, mas é igualzinho. Michelle descobriu só agora?”, questionou a parlamentar.

“O fermento político da sua família tem sido o desrespeito, o preconceito, a misoginia e a violência. Sendo diferente, por coerência reafirmo que nenhuma mulher deve ser menosprezada”.

Segundo a deputada, Michelle deveria fazer um Boletim de Ocorrência (BO) para “denunciar a opressão” por parte do enteado.

Flávio reagiu afirmando nas redes sociais que nunca desrespeitou, maltratou ou humilhou uma mulher em sua vida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

POLÍTICA - TERESA LEITÃO SUBSTITUI JAQUES WAGNER COMO LÍDER DO GOVERNO

Senadora foi escolhida por Lula após o afastamento de Wagner, alvo de operação da PF no âmbito do caso Master

Do Estadão Conteúdo



Teresa Leitão vai atuar na articulação de projetos que estão em tramitação no Senado, como o fim da escala 6 por 1

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou nesta quinta-feira (25) o nome da senadora Teresa Leitão (PT-PE) para assumir a liderança do governo no Senado, após o afastamento do senador Jaques Wagner (PT-BA) do cargo.

Em publicação nas redes sociais, Lula afirmou que a missão de Teresa será articular o debate e a aprovação de projetos



de interesse da população que estão em tramitação na casa, como o fim da escala 6 por 1 e a Proposta de Emenda à Constituição da Segurança Pública.

Jaques Wagner deixou a liderança do governo após ser alvo de operação da Polícia Federal (PF), na semana passada, por suspeitas de corrupção no caso do Banco Master. Os agentes acusam o senador de ter recebido vantagens do banqueiro Augusto Ferreira Lima, ex-sócio do Master.

Já Wagner negou irregularidades e afirmou estar “absolutamente tranquilo” em relação à investigação. Em nota, Wagner informou que a decisão foi tomada, em comum acordo, com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, com quem se reuniu na quarta-feira, no Palácio da Alvorada.

“Acabei de ter uma ótima reunião com o Presidente @LulaOficial, uma conversa entre amigos, e decidimos, em comum acordo, que me afastarei da liderança do Governo no Senado Federal. Neste momento, minha prioridade absoluta é provar minha inocência e me dedicar à reeleição do presidente Lula e do governador Jerônimo Rodrigues, além da minha reeleição junto com Rui Costa para o Senado. Juntos, com humildade e muito trabalho, renovaremos nosso compromisso com o projeto coletivo que vem mudando a Bahia e o Brasil”, diz o comunicado.

No dia 18 de junho, a Polícia Federal realizou ação de busca e apreensão nas residências do senador em Brasília e Salvador. Os agentes acusam Jaques Wagner de ter recebido vantagens do banqueiro Augusto Ferreira Lima, ex-sócio do Banco Master.

STF

A defesa do senador pediu na segunda-feira (22) ao Supremo Tribunal Federal (STF) a anulação da busca e apreensão cumprida pela Polícia Federal (PF) contra o parlamentar. No recurso, a defesa sustenta que o senador “jamais atuou no Congresso para favorecer o Master”.

“Prova disso é que a única emenda de sua autoria sobre o tema, apresentada à Medida Provisória 1106/2022, propunha limitar juros e proteger os consumidores, justamente o contrário dos interesses do Banco”, disse a defesa.

Sobre os valores em espécie encontrados durante as buscas, o advogado Pablo Domingues afirmou que o dinheiro tem origem lícita e comprovada.

“Parte é proveniente de diárias publicamente declaradas pagas pelo Senado para missões no exterior, e outra parte foi adquirida por meio de operações oficiais junto a instituição financeira, com registro regular. Não há nada a ocultar. O próprio Ministério Público Federal já havia considerado prematura a apreensão desses bens”, completou o advogado.

O recurso será analisado pelo ministro André Mendonça, relator do caso Master no Supremo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

POLÍTICA - LULA ACIONA EDINHO PARA TER MARÍLIA EM MG

Da Agência Brasil

O presidente do Partido dos Trabalhadores (PT), Edinho Silva, deve se reunir com a ex-prefeita de Contagem Marília Campos (PT) neste final de semana para tentar convencê-la a se candidatar ao governo de Minas Gerais.

O encontro atende a um pedido do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) após ele se reunir na quarta-feira, 24, com petistas mineiros no Palácio da Alvorada.

Na reunião, foi decidido que o partido terá candidatura própria ao Palácio Tiradentes. A decisão do PT foi revelada pelo Broadcast Político no final de maio, diante do movimento do senador Rodrigo Pacheco (PSB) em abandonar a política e não participar da disputa. Na reunião no Alvorada, quase a totalidade dos participantes defendeu que Marília encabece a chapa. Lula inclusive se dispôs a

recebê-la na próxima semana e afirmou que assumirá a articulação com os partidos aliados para a montagem do palanque.

A definição vem após o PT encomendar uma pesquisa em que Marília aparece bem posicionada entre os candidatos de esquerda na disputa ao governo, mas ainda atrás do senador Cleitinho (Republicanos), líder das intenções de voto. Fontes ouvidas pela reportagem afirmaram que o tracking também mostrou que há espaço para crescimento diante de um grande percentual de eleitores indecisos.

A petista, no entanto, resiste a encabeçar o projeto estadual da legenda e quer se manter como candidata ao Senado. Em nota à imprensa divulgada nesta quinta, a ex-prefeita diz considerar a decisão do partido de lançar uma candidatura própria como legítima, mas “um equívoco estratégico que pode fragilizar o campo democrático e popular no estado”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - AEROPORTOS DE MS AMPLIAM CAPACIDADE APÓS PACOTE DE OBRAS DE R\$ 640 MILHÕES

Entregues nesta quinta-feira, intervenções em Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã modernizam terminais e reforçam a malha aérea do estado

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Lula e Tomé Franca participaram da entrega das obras de ampliação e modernização dos aeroportos de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã, em Mato Grosso do Sul

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou, nesta quinta-feira (25), junto com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, da entrega das obras de ampliação e modernização dos terminais de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã, em Mato Grosso do Sul. As melhorias ampliam a capacidade dos sistemas operacionais para acompanhar o crescimento econômico

da região.

Os três aeroportos integram o bloco de 11 terminais arrematados na 7ª Rodada de Concessões. As obras dos terminais de Mato Grosso do Sul somam, aproximadamente, R\$ 640 milhões em investimentos para os empreendimentos que desempenham funções distintas, mas complementares na malha aérea brasileira.

As intervenções marcam um avanço histórico para a aviação sul mato-grossense, aumentando a conexão do estado com o restante do país e impulsionando o desenvolvimento regional. As melhorias reforçam a infraestrutura para atender moradores, turistas, empresários e produtores que dependem do transporte aéreo diariamente.

As obras foram realizadas pela concessionária Aena Brasil, por meio dos contratos de concessão coordenados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com investimentos privados financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

“O que estamos vendo nos aeroportos brasileiros é uma verdadeira revolução. Provamos que o nosso povo quer e merece conforto, tranquilidade e serviços de qualidade na hora de viajar. Inclusive, batemos um recorde histórico: este foi o primeiro semestre mais vitorioso da aviação brasileira. Isso demonstra que, quando o povo tem oportunidade, ele viaja. E se viaja, precisa de infraestrutura. Se o



Estado não pode realizar todos os investimentos necessários, devemos dar espaço para quem sabe fazer, a iniciativa privada. Agradeço à Aena pela confiança e por acreditar no potencial do Brasil”, afirmou o presidente Lula.

“Com essa entrega da Aena, a gente tem 45 aeroportos completamente requalificados. Este é o objetivo do Programa Ampliar, do Ministério de Portos e Aeroportos, requalificar os aeroportos regionais, por meio de concessões. No primeiro leilão do Ampliar, nós já colocamos 13 novos aeroportos para as concessões e, em dezembro, faremos mais uma rodada no leilão do Aeroporto de Brasília. Outros dois aeroportos do Mato Grosso do Sul estarão incluídos nessa rodada, o de Dourados e o de Bonito, que receberão mais R\$ 150 milhões”, afirmou o ministro Tomé durante a cerimônia.

Modernização dos terminais

Principal porta de entrada aérea do Mato Grosso do Sul, o Aeroporto Internacional de Campo Grande passou por uma grande modernização. O terminal ganhou um novo pavimento, teve sua área ampliada em 25% e aumentou sua capacidade de atendimento de 950 mil para 2,6 milhões de passageiros por ano.

Também foram instaladas três pontes de embarque, novos equipamentos de inspeção e uma sala de embarque com sete portões, além de infraestrutura preparada para receber voos internacionais. O aeroporto registrou movimentação de 775.150 passageiros e desempenha papel estratégico para a logística, o turismo e os negócios no Centro-Oeste.

Em Corumbá, uma das principais portas de acesso ao Pantanal, as obras ampliaram a capacidade do aeroporto de 42 mil para 120 mil passageiros por ano. O terminal recebeu melhorias nos espaços de embarque, check-in, inspeção de passageiros e estacionamento, além de adequações operacionais que aumentam a segurança e a eficiência das operações.

Em Ponta Porã, na fronteira com o Paraguai, o terminal aeroportuário passou por uma das maiores transformações de sua história. A área do terminal foi ampliada de 770 m² para 3.760 m² e a capacidade anual saltou de 30 mil para 130 mil passageiros. O aeroporto também ganhou novos espaços comerciais, ampliação do estacionamento e mais posições para aeronaves comerciais.

Desenvolvimento no Centro-Oeste

Com aeroportos mais modernos e preparados para atender à crescente demanda de passageiros, Mato Grosso do Sul fortalece sua posição como um dos principais polos econômicos e logísticos do Centro-Oeste.

Segundo Tomé Franca, os investimentos nos aeroportos sul-mato-grossenses representam mais desenvolvimento. “É mais oportunidades para que a população local utilize o transporte aéreo não só para reencontrar um familiar ou escoar a produção, mas para o surgimento de mais negócios e novas oportunidades. Porque onde tem uma infraestrutura aeroportuária instalada, a cidade cresce, o desenvolvimento chega, e as pessoas são mais felizes no local onde escolheram viver”, destacou o ministro.

As intervenções entregues elevam o padrão de infraestrutura dos três aeroportos e reforçam a estratégia do Governo do Brasil de ampliar a conectividade aérea em regiões com forte potencial econômico e turístico. Juntos, os terminais atendem mais de 1,6 milhão de passageiros por ano e exercem papel fundamental para o transporte de pessoas, o escoamento da produção regional e a atração de investimentos.

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - TARIFA AÉREA DOMÉSTICA SOBE 11,2% EM UM ANO E ATINGE R\$ 632 EM MAIO

Alta do combustível de aviação pressiona custos das companhias, mas quase metade das passagens ainda foi vendida por menos de R\$ 500

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



Os dados divulgados pela Anac consideram exclusivamente o valor do transporte aéreo, sem incluir taxas aeroportuárias ou outros encargos cobrados dos passageiros

O valor médio das passagens aéreas domésticas vendidas no Brasil chegou a R\$632,53 em maio de 2026, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O resultado representa uma alta de 11,2% em relação ao mesmo mês de 2025, quando a tarifa média foi de R\$ 568,96, e avanço de 7,3% na comparação com maio de

2024, quando o valor médio era de R\$ 589,34.

Apesar da alta, quase metade (49,1%) das passagens comercializadas em maio foram vendidas por menos de R\$ 500, segundo a pasta. Desse total, 20,7% custaram até R\$ 300, enquanto 28,4% ficaram na faixa entre R\$ 300 e R\$ 500.

Na outra ponta do mercado, 5,4% dos bilhetes vendidos superaram R\$ 1.500, indicando que as tarifas mais elevadas permaneceram concentradas em uma parcela menor das vendas.

O comportamento dos preços ocorre em um cenário de forte aumento dos custos operacionais das companhias aéreas, especialmente com combustível.

Dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) mostram que o preço médio do querosene de aviação (QAV) atingiu R\$ 6,46 por litro em maio de 2026, uma alta de 68,5% em relação ao mesmo período de 2025 e de 44,4% na comparação com maio de 2024.

O combustível é um dos principais componentes da estrutura de custos do transporte aéreo e costuma exercer influência direta sobre a formação das tarifas cobradas pelas empresas.

Especialistas do setor apontam que, além do QAV, fatores como câmbio, disponibilidade de aeronaves, demanda por viagens e custos de manutenção também impactam a precificação das passagens.

Os dados divulgados pela Anac consideram exclusivamente o valor do transporte aéreo, sem incluir taxas aeroportuárias ou outros encargos cobrados dos passageiros. As informações são fornecidas mensalmente pelas companhias aéreas e passam por processo de validação técnica antes da divulgação.

O levantamento também utiliza atualização monetária com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), permitindo a comparação real dos valores ao longo do tempo.

Mesmo diante da alta observada em maio, o mercado aéreo brasileiro segue registrando ampla dispersão de preços, reflexo das estratégias comerciais adotadas pelas companhias e da dinâmica de oferta e demanda em diferentes rotas e períodos do ano.

A Anac mantém um painel público de acompanhamento das tarifas domésticas, atualizado mensalmente, com informações detalhadas sobre preços, distribuição das vendas e comportamento do mercado de transporte aéreo no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - TARIFA DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES É REAJUSTADA E CHEGA A R\$ 40,60

Aumento de 4,91% passa a valer em 1º de julho e atinge também rodovias operadas pela Ecovias no litoral paulista

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O valor dos pedágios do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) será reajustado em 4,91% a partir de 1º de julho, após homologação da Artesp e publicação no Diário Oficial. Com isso, as tarifas das rodovias Anchieta (SP-150) e imigrantes (SP-160) passam de R\$ 38,70 para R\$ 40,60, mantendo-se como as mais altas do país.

O reajuste também atinge outras vias administradas pela Ecovias. Na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, a tarifa sobe de R\$ 18,30 para R\$ 19,20, enquanto na Padre Manoel da Nóbrega passa de R\$ 10,90 para R\$11,40.

Segundo a Artesp, o aumento segue a atualização anual prevista nos contratos de concessão das rodovias paulistas. As novas tarifas começam a valer à 0h do dia 1º de julho.

Além do reajuste, está prevista a substituição das praças de pedágio do SAI por pórticos de cobrança eletrônica no modelo free flow. Com o novo sistema, a tarifa será cobrada por trecho percorrido em cada sentido da serra, dividindo o valor entre subida e descida.

Com a mudança, o valor de referência por trecho será de R\$ 20,30. A expectativa é que o novo modelo altere a forma de cobrança atual, que hoje ocorre apenas no sentido da descida da serra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CONCESSÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TEM INÍCIO PREVISTO PARA JULHO

Etapa marca formalização da concessão e abre caminho para contratação de obras e estruturação das equipes do empreendimento

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



A expectativa que o projeto gere 9 mil empregos diretos e indiretos durante a execução, prevista para começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030 ou 2031

A TGS Concessionária, braço do grupo português Mota-Engil e vencedora do leilão do túnel Santos-Guarujá, informou que pretende assinar em julho o Termo de Transferência Inicial (TTI), documento que oficializa o início da concessão do

empreendimento.



A partir desta assinatura é que serão definidas questões como a contratação de trabalhadores e a implantação das estruturas de apoio às equipes.

A empresa se manifestou ao BE News após o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmar, em coletiva na última terça-feira (23), que a Mota-Engil deve apresentar ainda neste ano um plano de ação detalhando a estrutura necessária para atender os profissionais da obra. No entanto, devido a etapas ainda pendentes, esse cronograma pode não ser cumprido em 2026.

Em nota, a concessionária destacou que o projeto está atualmente em fase preparatória para a assinatura do TTI, prevista para julho. Informou também que as definições sobre contratação e estruturas de apoio serão responsabilidade da construtora que executará as obras — que só será contratada após essa etapa.

A expectativa é que o projeto gere cerca de 9 mil empregos diretos e indiretos durante a execução, prevista para começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030 ou 2031. O investimento total estimado é de R\$ 6,8 bilhões.

Pela magnitude da obra e quantidade de trabalhadores, a ideia é que um estudo feito pela construtora esclareça se haverá necessidade, por exemplo, de residências temporárias para os contratados; se haverá impacto na rede hoteleira, na saúde e na educação — e, em caso positivo, qual estratégia será adotada para não sobrecarregar esses serviços.

Quando o estudo estiver concluído, segundo a APS, será apresentado à comissão constituída pelas cidades envolvidas, APS, Marinha do Brasil, Capitania dos Portos, Aeronáutica e Governo do Estado de São Paulo. O grupo avaliará a estratégia sugerida e a redução de possíveis impactos aos moradores dos municípios que receberão a obra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CODEBA FECHA 2025 COM CAIXA RECORDE DE R\$ 331 MILHÕES

Autoridade Portuária atribui resultado ao novo tarifário portuário, à recuperação de ativos e à gestão das provisões

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

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) encerrou o exercício com posição de caixa de R\$ 331,2 milhões, valor que supera em R\$129,5 milhões a projeção de R\$201,7 milhões prevista no planejamento financeiro da companhia. O número consta no Relatório Anual sobre o Risco da Evolução dos Benefícios a Empregados 2025, elaborado pela Área de Compliance, Integridade, Gestão de Riscos e Controles Internos, e abre caminho para o pagamento de dividendos aos governos federal e da Bahia.

A diferença entre o valor projetado e o resultado obtido ganha outro contorno quando se considera que o orçamento da companhia já previa uso intenso de recursos em frentes estratégicas, como os estudos para a Hidrovia do São Francisco e obras nos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus. Mesmo com esses investimentos em curso, o caixa permaneceu acima do estimado.

Três movimentos sustentam esse resultado, segundo o relatório. O primeiro é o fortalecimento das receitas a partir do novo tarifário portuário. O segundo é a renegociação contratual com a Ultracargo, que devolveu à companhia cerca de R\$ 15 milhões em ativos patrimoniais. O terceiro é a gestão das provisões financeiras, que permitiu à Codeba fechar o ano com lucro líquido de R\$ 31,6 milhões — já com o impacto da participação nos resultados incluído na conta.



O cálculo dos valores individuais dessa participação está em andamento, com depósito previsto para julho, depois da análise da Gerência Jurídica da companhia e da autorização para o pagamento dos dividendos. Para o presidente da Codeba, Antonio Gobbo, o resultado decorre do trabalho da equipe gestora e dos trabalhadores portuários, e por isso cabe à companhia compartilhar esse retorno com quem o produziu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PRATICAGEM DE SÃO PAULO COMPLETA 93 ANOS E REFORÇA INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA

Trabalho essencial na navegação envolve lidar com situações que mudam rapidamente, como ventos fora dos limites operacionais e panes

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

A Praticagem de São Paulo comemora, neste sábado (27), 93 anos desde sua fundação oficial, data que remete ao Aviso nº 2.195, assinado em 27 de junho de 1933 pelo então Ministro de Estado dos Negócios da Marinha, Almirante Protógenes Pereira Guimarães. O documento criou a Associação dos Práticos da Barra e Canal do Porto de Santos, origem da entidade que hoje atua nos portos de Santos e São Sebastião.

A função da Praticagem é assessorar os comandantes de navios durante manobras em áreas de navegação restrita. O trabalho envolve lidar com situações que mudam rapidamente, como ventos fora dos limites operacionais, falhas de máquina, panes no leme e apagões a bordo, sempre em uma região onde convivem zonas urbanas, praias, reservas ambientais e tráfego marítimo intenso. Esse tipo de atuação não é particular dos portos paulistas: onde a geografia e as condições locais tornam a navegação mais difícil, a presença de um profissional com conhecimento local sobre correntes, marés, ventos e bancos de areia passa a ser necessária.

O Porto de Santos, hoje o maior complexo portuário da América Latina e responsável por cerca de 30% da balança comercial do país, exige uma estrutura de apoio constante para manter esse posto. Para isso, a Praticagem mantém o Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), que reúne monitoramento em tempo real, levantamentos batimétricos e o sistema Redraft, usado para calcular o calado dinâmico das embarcações. Esses recursos permitem coordenar com mais precisão a entrada e a saída dos navios, o que abre espaço para receber embarcações maiores e reduz o tempo de movimentação dentro do porto.

Sistemas de monitoramento de correntes, ventos e marés fazem parte dessa estrutura e fornecem dados usados nas decisões durante as manobras. Mesmo com esse aparato, a entidade reforça que a tecnologia funciona como suporte: quem decide, na prática, são os próprios práticos, com base em treinamento contínuo e na experiência acumulada em cada manobra. Segundo o presidente da Praticagem de São Paulo, Fábio Mello Fontes, esse acompanhamento constante das mudanças no setor é o que garante à entidade reconhecimento tanto no Brasil quanto fora do país.

Operações

Entre as situações mais delicadas enfrentadas pelos práticos estão as manobras casadas, que ocorrem quando duas embarcações de grande porte precisam operar simultaneamente em um espaço limitado. Nesses casos, a sincronização das etapas e o controle preciso da velocidade são determinantes, já que a proximidade entre os navios gera interações hidrodinâmicas que podem comprometer a segurança da operação.

Fontes explica que o objetivo nessas manobras é reduzir ao mínimo o tempo de espera dos navios e evitar que berços de atracação fiquem parados sem uso. Quando as condições ambientais permitem, a gestão do tráfego marítimo consegue diminuir consideravelmente os períodos de inatividade, otimizando o aproveitamento da estrutura portuária. Além da operação direta dos navios, a Praticagem de São Paulo mantém vínculos com a comunidade da região por meio de parcerias educacionais e

participação em projetos de capacitação de trabalhadores portuários. A preocupação ambiental também integra a rotina da entidade, já que parte das embarcações acompanhadas transporta cargas sensíveis, como petróleo e graneis líquidos. Para Fontes, garantir a segurança dessas operações representa, na prática, uma forma direta de proteger o meio ambiente na região portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - ONE INCLUI NO E NE EM NOVO SERVIÇO MARÍTIMO

Rota liga Salvador, Suape e Pecém à rede internacional da armadora e cria caminho adicional para cargas com destino a Manaus

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

A Ocean Network Express (ONE) colocou em operação o serviço 9BR, batizado de Brazil North/Northeast Service, com a Norcoast como parceira na rota. O novo trajeto passa a integrar os portos de Salvador, Suape e Pecém à malha da companhia, abrindo caminho para a carga que circula entre essas regiões e o Porto de Manaus.

A rotação do serviço segue por Santos, Paranaguá, Salvador, Suape, Pecém e Manaus, com retorno a Santos. Esse desenho de escalas conecta o 9BR a outras quatro linhas já existentes da ONE, as rotas ANG, SX1, SX2 e LUX, ampliando o alcance da rede para o comércio exterior brasileiro.

Para a região Norte, a novidade está na alternativa que se forma para o Porto de Manaus, que ganha mais um canal de acesso às rotas internacionais além das opções logísticas já em funcionamento. O mesmo vale para o Nordeste, onde Salvador, Suape e Pecém entram numa rede que distribui carga entre o litoral nordestino e os principais corredores de exportação e importação do país.

O serviço atende somente operações de comércio exterior, sem espaço para cabotagem doméstica. Essa configuração separa o fluxo de importação e exportação do tráfego interno entre portos brasileiros, concentrando a capacidade do navio nas cargas que entram e saem do país.

Conexão

A integração com as linhas ANG, SX1, SX2 e LUX multiplica os pontos de chegada possíveis para quem despacha carga a partir de Salvador, Suape ou Pecém. Um contêiner que sai de Suape, por exemplo, passa a ter acesso a destinos que essas quatro rotas já atendem, sem necessidade de um trajeto exclusivo entre o porto de origem e o ponto final da carga.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - OBRAS DA FICO CHEGAM A 55% DE AVANÇO FÍSICO EM TRECHO DE 364 KM EM GOIÁS

Ferrovia executada pela Vale como contrapartida de concessão integra corredor que deve conectar Centro-Oeste ao Porto Sul, em Ilhéus

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A expectativa que o projeto gere 9 mil empregos diretos e indiretos durante a execução, prevista para começar no primeiro semestre de 2027 e se estender até 2030 ou 2031

O secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio, visitaram nesta quinta-feira (25) as obras da Ferrovia de Integração Centro-

Oeste (Fico), em Goiás. A comitiva também contou com o superintendente interino de Transporte Ferroviário da ANTT, Fernando Feitosa, e representantes da Vale, responsável pela execução do empreendimento.

A visita acompanhou o andamento do trecho denominado Fico 1, que compreende 364 km entre os municípios de Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT). Segundo a ANTT, o empreendimento registra 55,38% de avanço físico e 51,55% de avanço financeiro, com mais de R\$ 5,1 bilhões contratados de um investimento total estimado em R\$ 10,7 bilhões. Entre os destaques apontados pela agência estão as obras de terraplenagem, a implantação de pontes e viadutos e o avanço da superestrutura ferroviária, que já contabiliza mais de 200 quilômetros de trilhos recebidos, além da fabricação de 158 mil dormentes e a mobilização de mais de 200 profissionais dedicados à implantação da via permanente.

A Fico é executada pela Vale como parte das contrapartidas da renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). O modelo permite executar nova infraestrutura ferroviária com recursos privados, sem desembolso direto do governo federal. O trecho Fico 1 integra um projeto ferroviário de 888 km de extensão total.

Ao sobrevoar as obras, o secretário Leonardo Ribeiro destacou o papel da ferrovia na logística nacional. “A Fico é muito mais do que uma ferrovia. Estamos falando de uma infraestrutura estratégica, que terá impacto direto no PIB brasileiro ao integrar a produção do Centro-Oeste à Ferrovia Norte-Sul e, futuramente, ao Corredor Leste-Oeste. Com o leilão desse corredor, o país ganhará uma nova alternativa logística para o escoamento da produção, reduzindo custos de transporte, aumentando a competitividade e fortalecendo o comércio exterior”, afirmou.



Para Sampaio, a visita reforça o papel regulatório da ANTT sobre um empreendimento que considera estratégico. “Em pouco tempo já é possível perceber o avanço das obras e a transformação que esse empreendimento representa para a infraestrutura brasileira. Esse resultado é fruto do trabalho conjunto entre o Ministério dos Transportes, a ANTT, a Infra S.A. e a iniciativa privada, que transformou uma política pública em uma obra capaz de gerar desenvolvimento, emprego e competitividade para o Brasil”, disse.

A visita técnica acompanhou o andamento do trecho denominado Fico 1, que compreende 364 km entre os municípios de Mara Rosa, em Goiás, e

Água Boa, em Mato Grosso

A Fico integra um projeto ainda maior: o Corredor Ferroviário Leste-Oeste, que terá conexão com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e com a Ferrovia Norte-Sul. Com extensão prevista de 1.708 quilômetros, o corredor atravessará Bahia, Goiás e Mato Grosso, atendendo regiões produtoras do oeste baiano, de Mato Grosso e do Matopiba — região formada por municípios dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia —, com destino final ao Porto Sul, em Ilhéus (BA).

O Corredor Leste-Oeste integra a carteira ferroviária do Ministério dos Transportes para os próximos anos. Em novembro de 2025, a pasta lançou a primeira Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, com previsão de oito leilões ferroviários somando mais de 9 mil quilômetros de extensão, com potencial para atrair cerca de R\$ 160 bilhões em investimentos e movimentar até R\$ 600 bilhões ao longo do ciclo de implantação e operação dos empreendimentos, segundo o ministério.

ENERGIA - MATO GROSSO DO SUL TERÁ RETOMADA DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES

Contratos da UFN-III foram assinados por Lula em Três Lagoas; projeto da Petrobras prevê mais de R\$ 5 bilhões em investimentos e produção voltada ao mercado nacional de ureia

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Em discurso na cerimônia, o presidente Lula afirmou que a retomada da fábrica se insere no esforço de reduzir a dependência externa do país no abastecimento de fertilizantes

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou nesta quinta-feira (25), em cerimônia realizada em Três Lagoas (MS), os contratos para a conclusão da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III), projeto da Petrobras que estava paralisado havia mais de uma década e que agora será retomado com investimento superior a R\$ 5 bilhões. A estatal prevê iniciar ainda neste mês os trabalhos para finalizar a planta, cuja entrada em operação comercial é estimada para 2029.

A unidade integra a carteira de fertilizantes do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e é tratada pelo governo federal e pela Petrobras como peça relevante na estratégia de ampliar a produção nacional de nitrogenados em um mercado historicamente dependente de importações. Em discurso na cerimônia, Lula afirmou que a retomada da fábrica se insere no esforço de reduzir a dependência externa do país no abastecimento de fertilizantes.

Paralisada desde 2014, a UFN-III teve a retomada confirmada pela Petrobras após nova reavaliação técnica e econômica sobre a viabilidade do empreendimento. Segundo a companhia, a conclusão da planta também se conecta à estratégia de ampliar o mercado de gás natural e de reduzir a exposição do país à importação de insumos considerados centrais para o agronegócio.

Quando entrar em operação, a unidade terá capacidade nominal para produzir 3,6 mil toneladas por dia de ureia granulada e 2,2 mil toneladas diárias de amônia. Na prática, isso representa cerca de 1,3 milhão de toneladas de ureia por ano. A estimativa apresentada pelo governo é que esse volume corresponda a cerca de 16% da demanda nacional pelo insumo. A Petrobras trabalha com projeção semelhante, em torno de 15% do mercado brasileiro de ureia.

A amônia produzida na unidade será usada tanto como matéria-prima para a indústria de fertilizantes quanto em segmentos da indústria química e de refrigeração. Já a ureia está entre os fertilizantes nitrogenados mais consumidos no país, com demanda concentrada em culturas como milho, cana-de-açúcar, algodão, café e trigo, além de uso na pecuária como suplemento para ruminantes.

A localização da planta é tratada como um dos ativos do projeto. Três Lagoas está no Centro-Oeste, região que responde por cerca de 40% da demanda brasileira de ureia, puxada principalmente pela expansão do agronegócio. A avaliação do governo e da Petrobras é que a proximidade com os polos consumidores pode contribuir para dar mais previsibilidade ao abastecimento e reduzir custos logísticos para produtores de estados como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e São Paulo.

A UFN-III é uma das quatro frentes da Petrobras no segmento de fertilizantes incluídas no Novo PAC. Também fazem parte dessa carteira as fábricas de fertilizantes da Bahia e de Sergipe, além da unidade de Araucária Nitrogenados (Ansa). Segundo o Palácio do Planalto, a expectativa é que, com a entrada em operação desse conjunto de plantas, a estatal passe a atender cerca de 35% do mercado nacional de ureia até 2029.

O projeto de Três Lagoas ganhou relevo num momento em que o país continua fortemente dependente da importação de fertilizantes, sobretudo nitrogenados. A vulnerabilidade ficou mais evidente nos últimos anos, em meio às oscilações do mercado internacional, aos efeitos da guerra entre Rússia e Ucrânia sobre o comércio global de insumos agrícolas e às discussões recorrentes sobre segurança de abastecimento para o agronegócio brasileiro.

Nesse contexto, a retomada da UFN-III recoloca em operação um projeto concebido para aproximar a produção de fertilizantes dos grandes centros consumidores. Segundo o governo, a ampliação da oferta doméstica pode ajudar a reduzir parte da exposição externa do Brasil nesse mercado, embora sem eliminar a dependência de importações no curto prazo.

Retomada

A fábrica de Três Lagoas começou a ser construída na década passada, mas teve as obras interrompidas antes da conclusão. Desde então, o empreendimento se tornou um dos símbolos de projetos industriais paralisados da Petrobras no setor de fertilizantes. A assinatura dos contratos nesta quinta-feira marca a retomada formal da obra, agora sob nova modelagem e com cronograma que projeta a operação comercial para daqui a três anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

ENERGIA - BNDES APROVA R\$ 618 MILHÕES PARA NOVA USINA DE ETANOL DE CEREAIS

Projeto do Grupo Aroeira prevê produção anual de 146 milhões de litros e reforça expansão dos biocombustíveis no Triângulo Mineiro

Por VICENTE NUNES Público Brasil



A nova unidade será operada pela Biomil Etanol Ltda., empresa atualmente em fase pré-operacional, e passará a integrar o complexo já mantido pelo grupo em Tupaciguara

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 618 milhões para a implantação de uma nova planta de produção de etanol de cereais em Tupaciguara, no Triângulo Mineiro. O empreendimento será desenvolvido pelo Grupo Aroeira e deverá entrar em operação em 2028, ampliando a capacidade industrial da região e fortalecendo a produção nacional de biocombustíveis.

Os recursos foram aprovados em duas operações. A principal reúne R\$ 310 milhões do Fundo Clima e R\$ 105,5 milhões da linha Finem, destinada a projetos de investimento de longo prazo. Outros R\$ 202,5 milhões serão destinados à aquisição de equipamentos e sistemas industriais por meio da linha BNDES Máquinas e Serviços.

A nova unidade será operada pela Biomil Etanol Ltda., empresa atualmente em fase pré-operacional, e passará a integrar o complexo industrial já mantido pelo grupo em Tupaciguara. O projeto prevê capacidade para processar 330 mil toneladas de cereais por ano, principalmente milho e sorgo, com produção estimada de 146 milhões de litros anuais de etanol.

Além do combustível, a planta deverá gerar cerca de 92 mil toneladas por ano de DDGS (Distillers Dried Grains with Solubles), coproduto utilizado na alimentação animal e considerado estratégico para as cadeias da pecuária de corte e leiteira.

Segundo o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o investimento está alinhado à estratégia de expansão da economia de baixo carbono e fortalecimento da indústria nacional. “O BNDES está comprometido com a indústria de biocombustíveis, que tem papel fundamental para intensificar o processo de descarbonização da matriz energética e do transporte no país. Este projeto fortalece cadeias produtivas estratégicas para a transição energética, ao mesmo tempo em que impulsiona a geração de empregos e a inovação tecnológica”, afirmou. Para o Grupo Aroeira, a nova planta também representa uma forma de ampliar a integração entre agricultura, energia e produção de proteínas animais.

Segundo o diretor-presidente da companhia, Gabriel Feres Junqueira, o empreendimento permitirá agregar valor à produção regional de grãos e manter a fabricação de etanol durante períodos de menor disponibilidade de cana-de-açúcar.



“Os cereais, especialmente milho e sorgo, representam uma importante vocação agrícola da região. O projeto permitirá a manutenção da produção de etanol durante a entressafra da cana e impulsionará o desenvolvimento das cadeias de grãos, proteína animal e biocombustíveis no Triângulo Mineiro”, afirmou.

Para o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o investimento está alinhado à estratégia de expansão da economia de baixo carbono e fortalecimento da indústria nacional

A iniciativa reforça uma tendência observada nos últimos anos no setor sucroenergético brasileiro: a expansão das usinas flexíveis e da produção de etanol de milho e sorgo como complemento à matéria-prima tradicional da cana-de-açúcar.

Atualmente, o complexo industrial do Grupo Aroeira em Tupaciguara já reúne operações de produção de etanol, açúcar e energia elétrica. A principal unidade da companhia possui capacidade para processar 4,5 milhões de toneladas de cana por safra, além de produzir diariamente cerca de 800 metros cúbicos de etanol e 50 mil sacas de açúcar.

O grupo também opera ativos voltados à geração de energia elétrica a partir do bagaço da cana e mantém projetos relacionados à produção de biometano e fertilizantes obtidos de resíduos industriais, como vinhaça e torta de filtro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

ENERGIA - CIDADE DE AREIA BRANCA VIRA APOSTA DO HIDROGÊNIO VERDE NO RIO GRANDE DO NORTE

Usina de R\$ 12 bilhões une capital brasileiro e alemão e prevê 500 MW de capacidade instalada em sua primeira fase

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

O litoral da cidade de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, ganhou um projeto capaz de redesenhar a economia energética da região. A usina de hidrogênio e amônia verdes planejada para o município reúne cerca de R\$ 12 bilhões em investimentos, valor que resulta de uma parceria entre empresas brasileiras e alemãs já responsáveis por um aporte de € 2 bilhões.

O empreendimento, chamado Projeto Morro Pintado, prevê 500 MW de capacidade instalada em sua primeira fase. Esse volume sustenta uma produção anual de 80 mil toneladas de hidrogênio verde e

abre espaço para a construção de um terminal portuário voltado exclusivamente à exportação do insumo, ligando diretamente a geração de energia ao escoamento internacional.



A usina já conta com licença ambiental prévia emitida pelo Idema, órgão responsável pelo licenciamento ambiental no Rio Grande do Norte, para operar na faixa costeira do município

A iniciativa avançou na última semana, quando representantes do governo estadual, do setor produtivo e de investidores se encontraram para discutir os próximos passos do projeto. A usina já conta com licença ambiental prévia emitida pelo Idema, órgão responsável pelo licenciamento ambiental no Rio Grande do Norte, para operar na faixa costeira do

município.

O cenário que favorece esse tipo de investimento tem raízes na própria limitação da rede elétrica nordestina. A região concentra a maior produção eólica e solar do país, mas também enfrenta o maior índice de curtailment do Brasil, fenômeno em que parte da energia gerada não chega a ser aproveitada pela rede de transmissão. O hidrogênio verde se apresenta como rota para captar essa energia ociosa, uma vez que o processo de eletrólise da água pode ser alimentado diretamente pelas fontes renováveis já instaladas no estado.

O combustível resultante interessa a setores que dependem de grandes volumes de energia e enfrentam dificuldades para eletrificar suas operações, como siderurgia, fabricação de fertilizantes, transporte marítimo, aviação e indústria química.

Parte da viabilidade do projeto se apoia em uma mudança regulatória recente. O Conselho Estadual de Meio Ambiente do Rio Grande do Norte estabeleceu critérios próprios para o licenciamento de empreendimentos de hidrogênio verde, com regras específicas sobre gestão de riscos e uso de recursos hídricos, incluindo a possibilidade de eletrólise a partir de água dessalinizada.

A continuidade da usina ainda depende de estudos técnicos do setor, mas a expectativa é de atuação conjunta entre poder público e iniciativa privada para explorar a cadeia produtiva que se forma no estado.

Atualmente, mais de 80% da eletricidade gerada no Brasil provém de fontes limpas, o que reforça a sustentabilidade do processo de eletrólise em escala industrial.

O movimento no Rio Grande do Norte acompanha outros polos do Nordeste. Pecém, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, já reúnem pré-contratos e projetos industriais para a produção de hidrogênio verde e de amônia voltada a fertilizantes de baixo carbono.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

ENERGIA – PETRÓLEO SOBE MAIS DE 2% E INTERROMPE SEQUÊNCIA DE PERDAS

Cotações reagem após forte queda na semana, enquanto mercado acompanha trégua entre EUA e Irã e cenário de oferta no Oriente Médio

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O petróleo fechou em alta na quinta-feira, 25, e interrompeu a sequência de perdas que levou a commodity a recuar quase 10% desde o início da semana até quarta-feira. Investidores seguem de olho na vigência do acordo entre Estados Unidos e Irã, enquanto equilibram a perspectiva de aumento da oferta no Oriente Médio com as preocupações em torno da demanda.

Negociado na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para agosto fechou em alta de 2.25% (US\$ 1,58), a US\$ 71,92 o barril. O petróleo Brent para setembro, negociado na Intercontinental Exchange de Londres (ICE), encerrou em alta de 2,21% (US\$ 1,63), a US\$ 75,50 o barril.

A commodity chegou a estender a queda durante a madrugada e renovou níveis mais baixos desde o início do conflito envolvendo os Estados Unidos, Israel e o Irã. Os embarques de petróleo pelo Estreito de Ormuz aumentaram nesta semana para o nível mais alto desde que o conflito no Oriente Médio começou em fevereiro, segundo dados da Kpler.

Contudo, os preços do petróleo inverteram sinal e ganharam força no fim da manhã, num possível ajuste técnico, à medida que a velocidade recente da queda pegou muitos investidores de surpresa. Relatos do The Wall Street Journal de que o Irã atacou um navio dos EUA no Estreito de Ormuz também elevaram as tensões sobre o conflito.

Para o analista da IG, Tony Sycamore, os mercados passam a precificar um retorno muito mais rápido dos barris do Oriente Médio do que a maioria havia previsto apenas duas semanas atrás.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

AGRONEGÓCIO - ABIOVE PROJETA ESMAGAMENTO RECORDE DE SOJA E AVANÇO DA INDÚSTRIA EM 2026

Processamento deve atingir 63 milhões de toneladas, impulsiona

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Em abril deste ano, o processamento somou 5,09 milhões de toneladas, crescimento de 0,2% frente a março e de 6,7% em relação a abril de 2025, considerando o ajuste amostral

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) revisou suas projeções para 2026 e confirmou o avanço do esmagamento de soja no País, que deve alcançar 63 milhões de toneladas, alta de 0,8%. O desempenho reflete a robustez da safra e a forte demanda por derivados, consolidando a expansão do processamento doméstico.

Com o aumento da atividade industrial, a produção de farelo de soja está estimada em 48,6 milhões de toneladas, enquanto a de óleo de soja deve atingir 12,65 milhões de toneladas. A safra total de soja no Brasil está projetada em 180,25 milhões de toneladas, segundo a Conab. As importações devem somar 900 mil toneladas do grão e 125 mil toneladas de óleo de soja.

No comércio exterior, as exportações de soja em grão devem chegar a 114,1 milhões de toneladas. Já os embarques de farelo estão estimados em 24,95 milhões de toneladas, com alta de 0,6%, enquanto as exportações de óleo de soja devem alcançar 1,65 milhão de toneladas, avanço de 3,1%. Em valores, o complexo soja pode gerar cerca de US\$ 60 bilhões.

Os dados mensais também indicam ritmo forte na indústria. Em abril de 2026, o processamento somou 5,09 milhões de toneladas, crescimento de 0,2% frente a março e de 6,7% em relação a abril de 2025, considerando o ajuste amostral.

No acumulado do ano, o volume processado atingiu 18,124 milhões de toneladas, alta de 10,1% na comparação com o mesmo período de 2025, reforçando a capacidade da indústria brasileira de agregar valor à produção e atender à demanda interna e externa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

SUSTENTABILIDADE - EMPRESAS LANÇAM OPERAÇÃO LOGÍSTICA COM CAMINHÕES MOVIDOS A GÁS NATURAL

Iniciativa prevê rede de transporte de longa distância com 2 mil veículos e redução de emissões de CO₂ em até 25%

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



O Projeto GreenTech Logística Integrada começa com 60 caminhões, mas a ideia é chegar a 2.000 veículos em até 24 meses, com investimentos em torno de R\$ 8 bilhões em 10 anos

O Grupo Nimofast, a Edge e a Green Cargo anunciaram nesta quinta-feira (25) o lançamento do Projeto GreenTech Logística Integrada, uma operação que estrutura o transporte rodoviário de longa distância com caminhões movidos a gás natural liquefeito (GNL), visando principalmente a redução de emissões e a meta de serem a maior plataforma de transporte rodoviário de longa distância

movida a GNL do país.

A iniciativa cria uma nova rede logística nacional baseada em frota a gás, com fornecimento próprio de combustível e contratos de frete de longo prazo.

O projeto começa com 60 caminhões, mas a ideia é chegar a 2.000 veículos em até 24 meses, com investimentos estimados em R\$ 8 bilhões ao longo de 10 anos. A expansão ocorrerá em fases. Após a primeira entrega em 2026, a frota deve atingir 160 caminhões no primeiro trimestre de 2027, avançando até a meta total. O modelo é sustentado por contratos de longo prazo tanto para fornecimento de gás quanto para transporte de cargas.

A operação funcionará da seguinte forma: a Edge será responsável pelo fornecimento de GNL, a Green Cargo fornecerá os caminhões adaptados, e o Grupo Nimofast fará a gestão logística por meio da Interconecta Logística S.A.

O abastecimento será feito a partir do Terminal de Regaseificação de GNL de Santos (TRSP), no Porto de Santos. Já a Interconecta operará a partir de Paulínia (SP), conectando os principais polos industriais, portuários e agroindustriais do país em corredores de longa distância.

A plataforma atenderá embarcadores de agronegócio, energia, mineração, química e carga geral, com sistema digital para monitoramento de emissões e comercialização de créditos de carbono.

Segundo as empresas, a substituição do diesel por GNL, combinada ao biometano, pode reduzir em até 25% as emissões de CO₂ e em até 90% o material particulado. Em escala total, a operação pode evitar cerca de 80 mil toneladas de CO₂ por ano.

“Acreditamos que o GNL será um dos principais vetores de transformação do transporte pesado brasileiro nos próximos anos. Este projeto demonstra que já existe competitividade, escala e infraestrutura para viabilizar essa mudança”, afirmou Demétrio Magalhães, CEO da Edge.

Para Ramon Reis, presidente e CEO do Grupo Nimofast, substituir o diesel na longa distância sempre foi o maior desafio logístico do país. “Ao estruturarmos R\$ 8,3 bilhões em compromissos de longo prazo, a GreenTech Logística Integrada prova de forma definitiva que transição energética e retorno financeiro caminham juntos”, pontuou. Infraestrutura sustentável.



Segundo ele, a Interconecta não nasce como uma transportadora tradicional, mas como uma plataforma de infraestrutura sustentável multicliente capaz de evitar 80 mil toneladas de CO₂ por ano. “Nosso modelo une eficiência operacional, previsibilidade de custos para os embarcadores e um ecossistema escalável de alta tecnologia, pavimentando um caminho sólido de crescimento e nossa futura evolução para o biometano e soluções carbono-negativas”, disse.

Já Gabriel Bizzo, CEO da Green Cargo, a nova operação muda o “paradigma no transporte de cargas”. Ele explicou que o gás natural e o biometano já se mostram alternativas economicamente viáveis e ambientalmente responsáveis para operações de grande escala. “A Green Cargo quer liderar essa transformação, entregando não apenas veículos, mas todo o ecossistema necessário para acelerar a transição energética da logística brasileira”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

SUSTENTABILIDADE – ZPE CEARÁ GANHA SELO DE SUSTENTABILIDADE DO MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Reconhecimento destaca ações de gestão ambiental, uso eficiente de recursos e boas práticas adotadas pela

Do Estadão Conteúdo

A ZPE Ceará recebeu novamente o Selo A3P, certificação concedida pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) às instituições que adotam práticas alinhadas à sustentabilidade na administração pública. O reconhecimento atesta a manutenção das ações desenvolvidas pela companhia ao longo de 2025 e reforça seu compromisso com a gestão responsável dos recursos públicos.

Localizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, a ZPE Ceará desempenha papel estratégico na atração de investimentos industriais voltados à exportação. Segundo a companhia, a adesão à A3P permite integrar iniciativas ambientais e de gestão em diferentes áreas da organização, ampliando o alcance das ações voltadas à sustentabilidade.

Um dos instrumentos utilizados para esse acompanhamento é o Plano de Logística Sustentável (PLS), atualizado anualmente. O documento estabelece metas, indicadores e diretrizes para orientar a implementação das práticas ambientais e apoiar a obtenção de certificações institucionais.

O plano funciona como uma ferramenta estratégica para monitorar resultados e consolidar políticas voltadas à redução de impactos ambientais e à melhoria da eficiência administrativa.

A certificação integra a Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P), programa nacional criado para incentivar órgãos e empresas públicas a incorporarem critérios socioambientais em suas rotinas administrativas e operacionais.

O programa está estruturado em seis eixos temáticos: uso racional dos recursos naturais, gestão adequada de resíduos, promoção da qualidade de vida no ambiente de trabalho, capacitação de colaboradores, compras públicas sustentáveis e incentivo a construções sustentáveis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

COMÉRCIO EXTERIOR – COM NOVAS TARIFAS, INDÚSTRIA JÁ PREVÊ QUEDA DAS EXPORTAÇÕES

Índice de expectativa de quantidade exportada caiu 1,5 ponto, diz CNI. Os EUA são o principal destino dos produtos industrializados do Brasil

Do Estadão Conteúdo



O governo norte-americano propôs taxas de 25%, acrescidas de uma segunda taxa de 12,5%, podendo chegar a 37,5%

A Sondagem Industrial mostrou expectativa de queda nas exportações da indústria nos próximos seis meses, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI). O levantamento indica que a mudança de perspectiva ocorre após o Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR) propor novas tarifas sobre produtos brasileiros.

Em junho, o índice de expectativa de quantidade exportada caiu 1,5 ponto, de 51,2 pontos para 49,7 pontos. O indicador, que estava positivo desde janeiro deste ano e apontava perspectiva de alta das exportações, passou a mostrar expectativa de queda para os próximos seis meses, algo que ainda não havia ocorrido em 2026.

Segundo a CNI, foi a maior retração entre os indicadores de expectativa apurados na pesquisa e interrompeu uma sequência de resultados positivos observada desde o início do ano.

A entidade destaca que os Estados Unidos são o principal destino das exportações de produtos industrializados brasileiros, o que ajuda a explicar a piora das expectativas do setor diante da possibilidade de adoção das novas tarifas.

“Embora a taxação proposta ainda não esteja confirmada, a possibilidade de isso ocorrer mexe com as expectativas dos empresários em relação às exportações, uma vez que os Estados Unidos são o principal destino dos produtos industriais brasileiros”, afirma o gerente de Análise Econômica da CNI, Marcelo Azevedo.

O levantamento também mostrou perda de fôlego em outros indicadores de confiança. O índice de expectativa de compra de insumos e matérias-primas caiu 0,9 ponto, de 52,6 pontos para 51,7 pontos, enquanto o indicador de expectativa de demanda recuou 0,7 ponto, de 53,4 pontos para 52,7 pontos.

Apesar da queda, ambos seguem acima da linha de 50 pontos, indicando expectativa de crescimento nos próximos seis meses, ainda que de forma menos intensa e disseminada entre as empresas.

As expectativas menos favoráveis também influenciaram as decisões de investimento dos empresários. O índice de intenção de investimento caiu 1,3 ponto em junho, de 54,8 pontos para 53,5 pontos, revertendo integralmente a alta de 1,1 ponto registrada em maio. Apesar do recuo, o indicador permanece 0,9 ponto acima de sua média histórica.

Usinas

Caso as novas tarifas propostas pelos Estados Unidos contra o Brasil sejam implementadas, cerca de 55% das usinas brasileiras que produzem ferro gusa poderiam paralisar suas atividades.

A conta é do Sindicato da Indústria do Ferro no Estado de Minas Gerais (Sindifer), filiado à Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg).

O governo norte-americano propôs taxas de 25%, acrescidas de uma segunda taxa de 12,5%, podendo chegar a 37,5%. Essas tarifas serão discutidas em audiências públicas marcadas para 6 de julho, e as decisões deverão sair no dia 15 do mesmo mês. O Sindifer-MG participará da audiência nos Estados Unidos para acompanhar o processo e atuar na defesa do setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/06/2026

Governo mantém o plano de altas da taxa de importação para veículos, diz ministro **Do Estadão Conteúdo**

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, afirmou que o cronograma de alta no imposto de importação para veículos segue sem alteração mesmo com renovação da cota para importação sem imposto para carros elétricos desmontados. A declaração foi realizada durante participação no programa Bom dia, ministro, da Empresa Brasil de Comunicação (EBC).

“Há três anos nós começamos um cronograma de elevação do imposto de importação que vai chegar agora em 2021 que vem 35% para todos os veículos. Esse cronograma não foi alterado, não houve nenhuma modificação”, afirmou ele, dizendo que esse valor de alíquota será efetivada a partir de 1º de julho.

Segundo o ministro, a renovação da cota de importação para elétricos é porque montadoras ainda estão se instalando e a preocupação no setor automotivo é o comércio exterior, porque caíram vendas para Argentina, por exemplo. “Enquanto dentro da cota é zero, acima da cota é 35%, dependendo do tipo. Agora, essa decisão foi tomada porque essas montadoras estão se instalando no país para produzir (...) o que é bom para a oferta, tanto para o mercado quanto para a geração de emprego e de renda”, completou.

Sobre as reclamações do setor automotivo interno, ele afirmou que é preciso olhar o “filme todo” para se acalmar. Além disso, ele declarou que há outras medidas de apoio à indústria interna, que deve bater recorde de produção, vendas e emplacamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

FINANÇAS - PRÉVIA DA INFLAÇÃO PERDE FORÇA E FECHA MÊS DE JUNHO EM 0,41%

IPCA-15 foi pressionado principalmente pela conta de luz, que está sob bandeira amarela, com tarifa adicional

Da Agência Brasil



Em maio, o IPCA-15 apresentou um recuo em relação a maio, que registrou 0,62%. Neste mês, a energia elétrica pesou de novo

A prévia da inflação oficial de junho ficou em 0,41%. Esse resultado representa que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo 15 (IPCA-15) perdeu força pelo segundo mês seguido. Em abril, o IPCA-15 tinha marcado 0,89% e, em maio, 0,62%.

No acumulado de 12 meses, o índice soma 4,8%. Em maio, essa alta acumulada era de 4,64%. Os dados foram divulgados nesta quinta-feira (25) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O IPCA-15 é considerado uma prévia da inflação oficial, medida pelo IPCA.

De acordo com o Boletim Focus da última segunda-feira (22), sondagem feita pelo Banco Central (BC) com instituições financeiras, a mediana da expectativa para a inflação oficial de junho é de 0,32%.

Para chegar à prévia da inflação, os pesquisadores coletam preços de nove grupos de produtos e serviços. Em junho, a alta média dos alimentos e bebidas e da habitação responderam por dois terços do IPCA-15.

Veja o comportamento dos grupos e os impactos em ponto percentual (p.p.):



Alimentação e bebidas: 0,74% (0,16 p.p.); Habitação: 0,72% (0,11 p.p.); Artigos de residência: 0,36% (0,01 p.p.); Vestuário: 0,45% (0,02 p.p.); Transportes: -0,03% (-0,01 p.p.); Saúde e cuidados pessoais: 0,47% (0,06 p.p.); Despesas pessoais: 0,34% (0,04 p.p.); Educação: -0,02% (0,00 p.p.) e Comunicação: 0,34% (0,02 p.p.).

Alimentação em casa sobe menos

Dentro do grupo alimentação e bebida, a alimentação no domicílio variou 0,87%. Em maio, tinha subido 1,73%. Os preços que mais subiram no grupo foram o da batata-inglesa (29,42%), do tomate (17,27%), do feijão-carioca (14,29%) e da cebola (9,54%).

O IBGE destacou que, no semestre, tomate (103,84%), cenoura (103,10%) e batata-inglesa (100,20%) mais que dobraram de preço. Alimentos são produtos que têm os custos muito relacionados a condições climáticas.

Bandeira amarela pesa

No grupo habitação, o custo que mais cresceu foi o da energia elétrica residencial (2,04%). De todos os 377 produtos e serviços pesquisados, a conta de luz teve o maior impacto de alta (0,08 p.p.). A explicação, segundo o IBGE, está na bandeira tarifária amarela, com a cobrança adicional de R\$ 1,885 para cada 100 quilowatt-hora (Kwh) consumidos.

Contribuíram também para a alta da conta de luz os reajustes tarifários em Belo Horizonte, no Recife, em Fortaleza e Salvador. Mesmo esses sendo impactos regionais, o IPCA, por ser uma média nacional, reflete os aumentos.

No grupo transportes, as passagens aéreas ficaram 7,24% mais caras (impacto de 0,05 p.p.). No sentido inverso, os combustíveis recuaram 1,22% (impacto de -0,08 p.p.).

De todo o IPCA-15, o etanol (-5,30%) e a gasolina (-0,73%) foram os preços com o maior impacto negativo (-0,04 p.p. cada). O óleo diesel recuou 1,47% em junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

FINANÇAS - BOLSA SOBE 0,87%, AOS 171,9 MIL PONTOS

Ibovespa acumula alta semanal de 2%, enquanto recua 1,03% no mês

Do Estadão Conteúdo

O Ibovespa fechou em alta e acumula valorização superior a 2% na semana, nesta quinta-feira, 25, amparado no alívio de um Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - 15 (IPCA-15) abaixo do esperado e com qualitativo melhor.

Gestores de renda variável também entenderam que o Relatório de Política Monetária (RPM), seguido pela coletiva do Banco Central (BC), manteve a porta aberta para uma flexibilização nos juros, ainda que possa haver pausas no meio do caminho.

Entre os blue chips, destaque para a recuperação da Vale. As ações da Petrobras fecharam sem sinal definido, destoando do avanço de 2% da commodity, assim como o setor financeiro.

Após avançar 1,62% na máxima intradia (173.277,09 pontos), o Ibovespa reduziu alta à tarde, acompanhando a maior cautela vista na curva de juros - esta, por sua vez, se deu pelo avanço do petróleo e por movimentos de ajuste.

Por fim, a referência da B3 fechou aos 171.990,2 pontos, avanço de 0,87%, ainda distante da mínima dos 170.507,92 pontos, com variação zero, da abertura. O giro financeiro totalizou R\$ 22,04 bilhões. No mês, o Ibovespa cai 1,03% e no ano, sobe 6,74%.

Em relação ao dólar, após dois dias seguidos de alta, em que atingiu o nível de R\$ 5,22 e fechou nos maiores níveis desde fins de março, a divisa recuou frente ao real nesta quinta-feira. Operadores afirmam que a baixa da moeda americana no exterior, após leitura de inflação nos EUA em linha com as expectativas, abriu espaço para ajustes e realização de lucros no mercado local.

Com mínima de R\$5,1668, o dólar à vista fechou em baixa de 0,46%, a R\$ 5,1782, mas ainda apresenta leve alta no acumulado da semana (0,26%). A moeda americana avança 2,68% frente ao real em junho, após valorização de 1,82% no mês passado. No ano, as perdas são de 5,66%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – A FRONTEIRA INVISÍVEL ENTRE A INFORMAÇÃO E A CONFIANÇA



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training
e Gestão de Crise e professor universitário

opinioao@portalbenews.com.br

Poucas expressões são tão conhecidas no relacionamento entre jornalistas e fontes quanto “off the record”. Traduzida livremente como “fora do registro”, a expressão designa uma informação fornecida ao jornalista sob a condição de que não seja atribuída publicamente à fonte ou, em determinadas situações, que sequer seja publicada.

Embora faça parte da rotina das redações e dos bastidores corporativos, o off the record continua sendo um dos temas mais controversos da comunicação. Afinal, onde termina a confiança e começa o risco?

No cotidiano, o off pode cumprir um papel legítimo. Um executivo pode explicar detalhes técnicos de um projeto ainda não anunciado. Um assessor pode contextualizar uma decisão empresarial sem que sua declaração seja transformada em manchete. Um servidor público pode ajudar um jornalista a compreender a complexidade de determinado assunto. Nesses casos, a informação funciona como pano de fundo para qualificar a apuração.

O problema surge quando o off passa a ser utilizado como instrumento de manipulação da informação. Algumas fontes tentam influenciar a cobertura jornalística sem assumir a responsabilidade pelo que dizem. Outras utilizam o anonimato para atacar concorrentes, adversários políticos ou colegas de trabalho. Nesses casos, cabe ao jornalista avaliar a credibilidade da informação e sua relevância para o interesse público.

No ambiente corporativo, o uso do off the record exige cautela redobrada. Muitas empresas acreditam que uma conversa informal com um repórter está protegida por uma espécie de acordo tácito de confidencialidade. Nem sempre é assim. O conceito de off deve ser claramente combinado antes da informação ser compartilhada. Caso contrário, o jornalista pode considerar que a conversa ocorreu normalmente e utilizar o conteúdo em sua reportagem.

Durante situações de crise, os riscos aumentam exponencialmente. Quando uma organização enfrenta acidentes, denúncias, falhas operacionais, vazamentos de dados ou qualquer evento capaz de afetar sua reputação, a ansiedade por controlar a narrativa pode levar executivos e porta-vozes a cometer erros graves.

É comum que jornalistas procurem fontes internas para compreender o que realmente está acontecendo. Nesse momento, algumas lideranças tentam recorrer ao off para explicar fatos ainda não confirmados, comentar investigações em andamento ou antecipar decisões estratégicas. O problema é que uma informação compartilhada de maneira inadequada pode escapar do controle e gerar novos desdobramentos negativos.

Além disso, o off não elimina a possibilidade de publicação. Um jornalista pode utilizar a informação recebida para buscar confirmação com outras fontes e, posteriormente, divulgar o conteúdo sem identificar sua origem. Ou seja, aquilo que foi dito em caráter reservado pode acabar chegando ao público por outros caminhos.

Para o porta-voz, a principal regra é simples: nunca dizer em off algo que não poderia ser divulgado oficialmente. Se determinada informação possui potencial para causar danos à empresa caso venha a público, ela não deve ser compartilhada nem mesmo em conversas informais.

Outro equívoco frequente é acreditar que o off permite especulações. Em momentos de pressão, alguns executivos comentam hipóteses, fazem avaliações precipitadas ou atribuem responsabilidades sem comprovação. Se essas informações forem confirmadas por terceiros e publicadas, poderão comprometer a credibilidade da organização e até gerar consequências jurídicas.

A relação entre jornalistas e fontes é construída sobre confiança mútua.

O jornalista depende de informações confiáveis para exercer eficazmente a sua função. A fonte, por sua vez, depende da credibilidade do jornalista para transmitir mensagens relevantes à sociedade. Quando o off é utilizado de forma ética e responsável, pode contribuir para uma cobertura mais qualificada e contextualizada.

No entanto, quando empregado como ferramenta de manipulação, ocultação ou ataque, transforma-se em uma armadilha para todos os envolvidos.

Em comunicação corporativa, especialmente em tempos de crise, a transparência continua sendo a estratégia mais segura. O off the record pode ser um recurso útil em situações específicas, mas jamais deve substituir informações oficiais, posicionamentos claros e mensagens consistentes.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente,

QUANDO O OFF É UTILIZADO DE FORMA ÉTICA E RESPONSÁVEL, PODE CONTRIBUIR PARA UMA COBERTURA MAIS QUALIFICADA E CONTEXTUALIZADA. NO ENTANTO, QUANDO EMPREGADO COMO FERRAMENTA DE MANIPULAÇÃO, OCULTAÇÃO OU ATAQUE, TRANSFORMA-SE EM UMA ARMADILHA PARA TODOS OS ENVOLVIDOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

JUSTIÇA - MENDONÇA ORDENA TRANSFERÊNCIA DE DANIEL VORCARO PARA A PAPUDINHA

Após a PF e a PGR recusarem duas propostas de delação premiada, Mendonça mandou o ex-banqueiro para o sistema prisional

Do Estadão Conteúdo



André Mendonça rejeitou o pedido da defesa de Daniel Vercaro para que ele fosse para prisão domiciliar

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou a transferência do dono do Banco Master, Daniel Vercaro, para o 19º Batalhão da Polícia Militar em Brasília, conhecido como Papudinha. Vercaro estava na Superintendência da Polícia Federal na capital federal enquanto negociava um acordo de delação premiada.

Depois que a PF e a Procuradoria-Geral da República (PGR) recusaram duas propostas da defesa de colaboração, Mendonça decidiu transferir Vercaro para o sistema prisional.

Mendonça negou o pedido da defesa para permitir que Vorkaro fosse para a prisão domiciliar. O ministro concordou com o alerta da PF no sentido que o suspeito deve continuar em prisão preventiva, porque haveria “riscos de interferência na colheita de provas, de continuidade de práticas voltadas à dissimulação patrimonial e de comprometimento da efetividade da persecução penal”.

Na decisão, o ministro considerou que a permanência de Vorkaro na Superintendência da PF ou na Penitenciária da Papuda seria inadequada. “Ainda que a manutenção do custodiado na sede da Superintendência da Polícia Federal em Brasília não seja a mais adequada, tampouco o seria a alocação do custodiado em cela comum do sistema prisional”, escreveu.

Segundo Mendonça, “as circunstâncias dos autos evidenciam risco concreto à integridade física do requerente, decorrente da elevada exposição pública do caso, da natureza dos fatos apurados e da sua condição pessoal. Trata-se de conjuntura que impõe ao Estado o dever de adotar providências concretas para prevenir ameaça à sua vida, segurança e integridade física”.

Sem contato

O ministro ainda ressaltou a importância da equipe da Papudinha impedir o contato do preso com outros investigados no caso Master. O ex-presidente do BRB, Paulo Henrique Costa, está no mesmo estabelecimento.

“Considerando a presença de outro investigado na Operação Compliance Zero nas mesmas instalações, impõe-se a adoção das providências administrativas necessárias para assegurar a absoluta incomunicabilidade entre o referido investigado e o requerente, com vistas à preservação da higidez e efetividade das investigações em curso”, anotou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

JUSTIÇA - PGR ADOTA CAUTELA SOBRE BOLSONARO

Paulo Gonet quer esperar a apuração sobre o caso da arma apreendida para se manifestar

Do Estadão Conteúdo

A Procuradoria-Geral da República (PGR) considera que ainda não é possível afirmar se a arma mantida pelo ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) em sua casa é uma falta grave que pode resultar na revogação da prisão domiciliar.

“Sugere-se, assim, que se aguarde a conclusão das investigações a fim de se permitir um juízo final e mais abrangente sobre os fatos”, escreveu o procurador-geral da República, Paulo Gonet, em manifestação protocolada nesta quinta-feira, 25, no Supremo Tribunal Federal.

Para Gonet, não há, nesse momento do processo, “a concretude de situação caracterizadora de falta disciplinar ou de descumprimento das condições de cautela a que o condenado está submetido”. Ele, contudo, afirmou que é preciso analisar os impactos decorrentes do fato de que Bolsonaro tinha uma arma em casa.

A manifestação da PGR é uma resposta ao pedido do ministro Alexandre de Moraes. Ao determinar que o órgão se posicionasse, ele citou a Lei de Execução Penal que afirma ser falta grave “possuir, indevidamente, instrumento capaz de ofender a integridade física de outrem”.

A defesa de Bolsonaro admitiu que a arma pertencia a ele, mas informou que o equipamento estava desativado para proteger o ex-presidente. Em depoimento ao relator nesta terça-feira, 23, Bolsonaro reiterou a versão apresentada por seus advogados.

Em 15 de junho, o segundo-sargento do Exército Estácio Leite da Silva Filho dirigia um veículo oficial da Presidência da República quando foi parado por uma blitz de trânsito em Taguatinga, no norte de Brasília.

Durante a abordagem, o policial notou a presença de uma pistola no carro. Segundo o agente, ao perceber que a arma havia sido notada, Estácio fechou o vidro de forma “repentina”. A pistola foi recolhida, e o militar alegou ter porte autorizado como membro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI).

Estácio afirmou que a arma estaria registrada em sua funcional, mas o policial constatou não haver nenhum registro do equipamento em nome de servidor. O militar, então, admitiu que a pistola pertencia a Jair Bolsonaro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

INTERNACIONAL – NÚMERO DE DESAPARECIDOS NA VENEZUELA PODE PASSAR DOS 40 MIL

Estimativa é de uma plataforma criada pela sociedade civil para reunir informações extra oficiais. Governo contabiliza 188 mortos

Do Agência Brasil



Os dois terremotos, de magnitude de 7,5 e 7,2, causaram grande destruição ao estado de La Guaira

Subiu para 188 o número de mortos na Venezuela devido aos dois terremotos que atingiram o país no início da noite desta quarta-feira (24). A atualização foi divulgada por Jorge Rodríguez, presidente do Congresso Nacional e irmão da presidente Delcy Rodríguez. Segundo ele, passa de 1.500 o número de pessoas hospitalizadas.

Essa quantidade, no entanto, tende a ser bem maior do que a divulgada até o momento. De acordo com o site Desaparecidos

Terremoto Venezuela, criado pela sociedade civil para reunir informações extra oficiais sobre vítimas, há mais de 40 mil pessoas desaparecidas.

Na plataforma, a população pode inserir dados sobre desaparecidos como idade, sexo, estado civil e a cidade onde mora. O governo venezuelano não disponibilizou nenhuma ferramenta deste tipo até o momento e não tem uma estimativa de desaparecidos.

Segundo levantamento feito pelo Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS), o número de mortes pode variar entre 10 mil e 100 mil. O cálculo da entidade leva em consideração a população exposta em áreas atingidas e precariedade das construções.

Tragédia

Os dois terremotos, de magnitude de 7,5 e 7,2, causaram grande destruição no litoral de Morón, que fica a 160 km de Caracas, capital do país. A região pertence ao estado de La Guaira, o mais afetado pelos tremores. Prédios, casas e outras edificações desabaram.

Segundo a imprensa local, oito hospitais foram afetados e os pacientes tiveram de ser transferidos para outras instituições.

Os terremotos na Venezuela foram sentidos em algumas cidades da Região Norte do Brasil, segundo informações do Serviço Geológico do Brasil (SGB).

Ajuda



O Ministério da Saúde do Brasil está em contato com a Venezuela para enviar ajuda com insumos e pessoal da área da saúde para o país vizinho. O ministro da Saúde, Alexandre Padilha, informou que manteve contato com o Ministério da Saúde da Venezuela para definir o envio de ajuda ao país.

“Desde ontem (quarta), seguindo as diretrizes do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, fizemos contato com a OPAS [Organização Pan-americana de Saúde] e Ministério da Saúde do nosso país vizinho, colocando-nos à disposição para qualquer ação humanitária”, disse o ministro, em uma rede social.

A assessoria do ministério completou que ainda não houve pedido oficial de ajuda da Venezuela.

A OPAS, entidade ligada à Organização Mundial da Saúde (OMS), tem atuado na Venezuela na resposta ao terremoto. O chefe da instituição, Jarbas Barbosa, disse que está trabalhando com as autoridades do país caribenho.

O terremoto levou chefes de Estado de todo o mundo a se solidarizar com a Venezuela, prometendo o envio de ajuda ao país sul-americano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

INTERNACIONAL – ITAMARATY CONFIRMA MORTE DE 2 BRASILEIRO

Do Estadão Conteúdo

O Ministério das Relações Exteriores (MRE) informou nesta quinta-feira, 25, que dois brasileiros morreram após o terremoto que assolou a Venezuela. O Itamaraty afirmou ainda que presta assistência às famílias das vítimas. Os tremores variaram entre 7,2 e 7,5 em magnitude na escala Richter.

“O MRE informa, com grande pesar, o falecimento de uma cidadã e um cidadão brasileiros em consequência dos terremotos que atingiram a Venezuela. O MRE informa estar prestando assistência consular às famílias das vítimas”, afirmou o Itamaraty em nota.

De acordo com a imprensa venezuelana, os terremotos deixaram 188 mortos e 1.520 feridos até a contabilização na tarde desta quinta.

Nesta quinta-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) anunciou que serão enviados nesta sexta-feira, 25, 36 bombeiros dos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, quatro técnicos da Defesa Civil Nacional e quatro técnicos da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

O governo brasileiro também vai enviar nesta sexta-feira nove toneladas de equipamentos para auxiliar na busca e socorro às vítimas do terremoto.

Já no sábado, 27, a União vai encaminhar para a Venezuela cem purificadores de água com painel solar, medicamentos e material médico. Também serão enviados equipamentos para a montagem de um hospital de campanha.

Lula disse que telefonou pela manhã para a presidente interina da Venezuela, Delcy Rodríguez, e a questionou sobre as necessidades do país vizinho.

“Conversei por telefone hoje com a presidenta encarregada da Venezuela, Delcy Rodríguez, para prestar a solidariedade do governo brasileiro à população venezuelana vitimada pelos terremotos da quarta-feira e definir a melhor forma de prestarmos apoio ao país vizinho”, afirmou o presidente no X.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

INTERNACIONAL - ZELENSKY DIZ QUE RÚSSIA 'ARDERÁ NO FOGO' POR 40 DIAS EM OPERAÇÃO

Líder ucraniano aprova nova ofensiva que contará até com supervisão do Serviço de Segurança do país

Do Estadão Conteúdo



Zelensky discutiu uma série de medidas adicionais destinadas a forçar Moscou a encerrar a guerra

O presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, anunciou nesta quinta-feira, 25, que aprovou uma nova operação contra a Rússia, afirmando que o país "arderá no fogo dos ataques ucranianos por los próximos 40 dias".

Durante uma reunião com o Major General Yevhenii Khmara, Zelensky também discutiu uma série de medidas adicionais destinadas a forçar Moscou a encerrar a guerra. O líder ucraniano acrescentou que o Serviço de

Segurança da Ucrânia será o responsável por novas operações contra a Rússia.

Nos últimos meses, Kiev intensificou sua campanha aérea contra instalações militares russas e instalações de energia. Seu sucesso causou escassez de combustível e interrompeu as linhas de abastecimento do exército, paralisando a invasão em grande escala de Moscou após mais de quatro anos de combates.

Drones ucranianos este mês atingiram Moscou e São Petersburgo, a segunda maior cidade da Rússia e cidade natal de Vladimir Putin. A Ucrânia também está tentando cortar a Crimeia, a península do Mar Negro que a Rússia invadiu e anexou ilegalmente em 2014.

Zelensky aceitou um cessar-fogo incondicional exigido pelo presidente dos EUA, Donald Trump, em 2025, mas Putin recusou e um ano de esforços de paz liderados por Washington não fizeram progressos significativos.

Sanção

O Conselho da União Europeia decidiu nesta quinta- -feira prorrogar as sanções econômicas contra a Rússia por mais 12 meses, estendendo-as até 31 de julho de 2027. Em sentido oposto, os Estados Unidos, aliados dos europeus na Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), anunciaram hoje um alívio parcial das restrições impostas ao governo de Vladimir Putin.

As sanções europeias, adotadas inicialmente em 2014, foram ampliadas de forma significativa desde fevereiro de 2022, em resposta à ofensiva militar russa contra a Ucrânia, que a União Europeia classifica como injustificada e ilegal.

Segundo comunicado do Conselho Europeu, as medidas em vigor atingem setores como comércio, finanças, energia e tecnologias de uso dual (civil e militar). Elas também incluem a proibição de importar ou transportar petróleo e determinados derivados da commodity originários da Rússia por via marítima para a União Europeia.

Petrolífera

Já o Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros (Ofac, em inglês), do Departamento do Tesouro dos EUA, anunciou a prorrogação até 25 de julho de uma licença que autoriza negociações e acordos condicionais com a petrolífera russa Lukoil ou de qualquer empresa sob seu controle. A licença venceria em 27 de junho.

Segundo o secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, a medida busca assegurar que “os países mais vulneráveis” continuem conseguindo acessar o petróleo russo, em meio a um período de forte instabilidade no mercado global de hidrocarbonetos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026

INTERNACIONAL - RUTTE PEDE UNIÃO ENTRE OTAN E EUA

Secretário está preocupado com o Irã e considera a aliança essencial para defesa de todos
Da Agência Brasil

O secretário-geral da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), Mark Rutte, afirmou que o bloco precisa seguir unido aos Estados Unidos, destacando que isso também é de interesse dos americanos, pois isso significa também garantir a defesa do país liderado pelo presidente Donald Trump.

Os comentários do dirigente ocorrem em meio a alegações do porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmail Baghaei, de que a Otan seria “ativamente cúmplice” na guerra deflagrada pelos Estados Unidos e Israel contra Teerã.

Em relação à posição sobre o Estreito de Ormuz, Rutte disse que os países individuais da Otan já manifestaram seus posicionamentos, mas afirmou o que o bloco pode avaliar de que maneira pode ser útil se for para restaurar a livre navegabilidade pela via.

Rutte também observou que faz sentido a pressão para que os países ampliem seus gastos com defesa, enquanto salientou que isso tem surtido efeito com o maior comprometimento das nações europeias com ampliação de suas capacidades.

Questionado sobre a angústia de algumas pessoas em relação à suposta lentidão de países europeus nesse processo de ampliação de sua capacidade em um momento em que os EUA indicam que estão diminuindo sua presença no continente, Rutte destacou que os números revelam que há progresso no sentido de aumento de capacidades, mas observou que se leva um tempo entre o comprometimento e os resultados efetivos.

‘Otan se comprometerá a apoiar a Ucrânia na cúpula’.

Mark Rutte afirmou que o bloco se comprometerá a apoiar a Ucrânia durante a cúpula do organismo que será realizada nos dias 7 e 8 de julho de 2026 em Ancara, na Turquia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/06/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FIM DA 6X1: ALCOLUMBRE VAI SE REUNIR COM PARLAMENTARES GOVERNISTAS PARA DEBATER PEC

Presidente do Senado ainda vai definir calendário de tramitação da proposta

Por Lauriberto Pompeu — Brasília

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), vai se reunir na próxima quarta-feira com senadores e deputados governistas para discutir a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que dá fim à escala de trabalho 6x1.

A previsão é que Alcolumbre receba, na residência oficial da presidência do Senado, a líder do governo no Senado, Teresa Leitão (PT-PE), recém-escolhida para o cargo, o senador Paulo Paim (PT-RS) e os deputados Reginaldo Lopes (PT-MG) e Erika Hilton (PSOL-SP).



Davi Alcolumbre — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

No mesmo dia da reunião está prevista uma sessão de debates no plenário do Senado para discutir a PEC.

A Câmara aprovou a proposta no final de maio, mas o Senado ainda não decidiu como será a tramitação da medida.

A PEC da escala 6x1 tem sido articulada pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva como uma forma de impulsionar a sua popularidade para a campanha de reeleição. Em meio a indefinição da PEC, aliados do governo têm cobrado um avanço da proposta.

Articulações para as eleições, o período de festa junina e de Copa do Mundo afastaram os senadores do Congresso nas últimas semanas e contribuíram para o esvaziamento dos debates sobre a proposta.

O presidente do Senado ainda não definiu quem será o relator da PEC. Entre os cotados estão o ex-presidente do Senado Rodrigo Pacheco (PSB-MG) e o líder do PSD na Casa, Omar Aziz (AM).

Alcolumbre tem reclamado da pressão para fazer a iniciativa andar de forma célere. Ele já disse que não vai colocar a PEC diretamente em plenário e que ela vai passar pelo menos por uma comissão.

De acordo com relatos de aliados do presidente do Senado, o caminho natural é que a PEC comece a tramitar na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), presidida pelo senador governista Otto Alencar (PSD-BA), que já sinalizou que vai trabalhar para fazer a proposta avançar.

Não está definido, no entanto, se o texto vai passar por outra comissão antes de ir ao plenário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/06/2026

CONTA DE LUZ: BANDEIRA TARIFÁRIA PERMANECE AMARELA EM JULHO, DECIDE ANEEL

Bandeira amarela está acionada desde maio, com início do período de seca

Por Bernardo Lima — Brasília



Consultorias avaliam que conta de luz deve subir entre 5,1% e 7,95% em 2026, acima da projeção do IPCA — Foto: Brenno Carvalho/O Globo

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) informou nesta sexta-feira que a bandeira tarifária no mês de julho permanecerá amarela. Com isso os consumidores de energia elétrica terão custo adicional de R\$ 1,885 a cada 100 kWh consumidos.

De janeiro a abril deste ano, a bandeira tarifária permaneceu verde, refletindo as condições favoráveis de

geração. Em maio, foi acionada a bandeira amarela e essa situação permaneceu no mês de junho.

Segundo a Aneel, a manutenção do custo adicional nas tarifas de energia “reflete condições menos favoráveis de geração no País, típicas do período seco”. Nesta época, há redução nos níveis dos reservatórios das hidrelétricas, o que leva o sistema elétrico a acionar usinas termelétricas, que possuem custo mais elevado.

Adotado pela Aneel em 2015, o sistema de bandeiras tarifárias é uma ferramenta essencial de transparência, permitindo que os consumidores acompanhem, mês a mês, as condições de geração de energia no País.

“Diante desse cenário, a Agência reforça a importância da adoção de hábitos eficientes de consumo para evitar desperdícios e contribuir para a economia doméstica e a sustentabilidade do setor elétrico”, diz a agência em nota.

O que significa cada cor e quanto custa cada bandeira?

■ Bandeira verde: condições favoráveis de geração de energia. A tarifa não sofre nenhum acréscimo;

■ Bandeira amarela: condições de geração menos favoráveis. A tarifa sofre acréscimo de R\$ 1,885 para cada 100 quilowatt-hora (kWh) consumidos;

■ Bandeira vermelha - Patamar 1: condições mais custosas de geração. A tarifa sofre acréscimo de R\$ 4,463 para cada 100 quilowatt-hora kWh consumido.

■ Bandeira vermelha - Patamar 2: condições ainda mais custosas de geração. A tarifa sofre acréscimo de R\$ 7,877 para cada 100 quilowatt-hora kWh consumido.

A quem se aplica?

Todos os consumidores cativos das distribuidoras são faturados pelo Sistema de Bandeiras Tarifárias, com exceção daqueles localizados em sistemas isolados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/06/2026

JUSTIÇA SUSPENDE EXECUÇÕES DE CREDORES CONTRA A BRASKEM POR UM PRAZO DE 60 DIAS

Pedido da petroquímica veio depois de primeiras conversas para renegociar dívidas fracassar

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Braskem obtém na Justiça suspensão de execuções movidas por credores contra a companhia por 60 dias — Foto: Lucas Landau / Bloomberg

A 2ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Tribunal de Justiça de São Paulo aceitou o pedido feito pela Braskem e suspendeu execuções de dívidas da petroquímica pedidas por credores por um prazo de 60 dias, informou a companhia nesta sexta-feira.

A determinação vale para execuções e constrições feitas por credores que tenham sido chamados pela companhia

para participar de um processo de mediação na Câmara Wind.

No comunicado ao mercado, a Braskem destaca que tanto essa suspensão de execuções solicitada em tutela de urgência quanto a mediação são limitadas ao âmbito financeiro, não alcançando obrigações da companhia e de suas controladas com fornecedores, clientes e outros investidores, que seguem sendo cumpridas.

Nesta sexta-feira, pouco antes das 15h, as ações da empresa registravam queda de 7,77%, a R\$ 6,29. Na véspera, após a divulgação de que estava pedindo a proteção contra credores à Justiça, os papéis caíram 10,5%, fechando a R\$ 6,82.

IG4 Capital: Conheça a gestora que 'gosta de problemas' e investiu na Braskem e na Raízen
A decisão da Justiça saiu um dia depois de a companhia informar que havia adotado medidas judiciais e extrajudiciais para se proteger contra cobranças antecipadas de dívidas por credores. Uma das iniciativas foi abrir o processo de mediação. O outro foi o pedido feito ao judiciário.

A Braskem encerrou o primeiro trimestre do ano com US\$ 8,48 bilhões em dívidas, ou R\$ 44 bilhões. Há um par de meses, a IG4 Capital entrou como sócia da petroquímica, mirando em reestruturar a operação. Antes disso, era controlada pela Novonor, nome da antiga Odebrecht, um dos alvos da Operação Lava-Jato.

Braskem: Relatório financeiro alerta para 'incerteza relevante' sobre continuidade da companhia
A companhia vem trabalhando para renegociar seus débitos com credores extrajudicialmente. Essas negociações, de acordo com o jornal Valor, começaram no início deste mês, abrangendo R\$ 50 bilhões em dívidas. Segundo informações da Bloomberg, parte desses débitos vencem no mês que vem. Essa etapa de conversas com os credores, porém, fracassou. Daí a petroquímica ter ido à Justiça.

Os problemas não se restringem às cifras. A Braskem amarga ainda volumosos gastos e baixas contábeis decorrentes do desastre ambiental que causou com o afundamento de antigas minas em Maceió (AL), além da baixa competitividade num momento em que o setor de petroquímica amornou globalmente. A recente alta do petróleo, puxada pelo início dos conflitos no Oriente Médio, contudo, podem trazer impacto positivo a essa indústria.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/06/2026

TRUMP AMEAÇA TARIFA DE 100% A PAÍSES QUE COBRAREM IMPOSTO DE BIG TECHS AMERICANAS

Ameaça ocorre um dia após a União Europeia ratificar um pacto comercial com os americanos

Por Bloomberg — Washington D.C., EUA



O presidente dos EUA, Donald Trump, fala com repórteres a bordo do Air Force One — Foto: BRENDAN SMIALOWSKI / AFP

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçou impor tarifas de 100% sobre produtos importados de países que adotem impostos sobre serviços digitais, aumentando a pressão sobre os países europeus que acabaram de ratificar um acordo comercial com os EUA.

"Diversos países europeus vêm discutindo a implementação iminente de um Imposto sobre Serviços Digitais para empresas americanas", escreveu Trump em uma publicação nas redes sociais nesta sexta-feira.

"Que esta declaração sirva para deixar claro que qualquer país que imponha esse imposto será imediatamente alvo de uma TARIFA de 100% sobre todos e quaisquer produtos enviados aos Estados Unidos da América."

Trump afirmou que a tarifa ameaçada seria aplicada "imediatamente" e prevaleceria sobre quaisquer acordos comerciais já existentes com os países afetados.

Em resposta à publicação de Trump, o porta-voz da Comissão Europeia afirmou que "a União Europeia e seus Estados-membros afirmam que têm o direito soberano de regular a atividade econômica em seus territórios, e quaisquer impostos são, por definição, não discriminatórios e se aplicam igualmente a todas as grandes empresas, independentemente de sua origem".

O porta-voz acrescentou que a União Europeia prefere uma solução global para a tributação de serviços digitais, em linha com as discussões conduzidas pelos ministros das Finanças do G7.

As declarações do presidente Trump foram feitas um dia depois de a União Europeia dar a aprovação final a um acordo comercial com Washington que estabelece um teto tarifário de 15% para a maior parte das exportações do bloco para os EUA.

A ameaça evidencia a intensidade da campanha do governo Trump contra os impostos sobre serviços digitais, que, segundo ele argumenta há muito tempo, podem afetar grandes empresas americanas de tecnologia, como a Alphabet (dona do Google) e a Meta (de Whatsapp, Instagram e Facebook).

Os Estados Unidos já haviam ameaçado retaliar parceiros comerciais que adotassem esse tipo de tributação, inclusive na União Europeia, e, neste ano, defenderam a retomada das discussões na OCDE sobre a tributação da economia digital.

Em seu segundo mandato, Trump tem demonstrado disposição para renegociar acordos já existentes — ou mesmo enfraquecer novos pactos — diante de novas divergências. No início deste mês, o presidente ameaçou a França com uma tarifa de 100% sobre todos os champagnes e vinhos caso o país não revogasse seu imposto sobre serviços digitais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/06/2026

NA CHINA, DURIGAN DIZ QUE SE CAMINHA PARA A EMISSÃO DE TÍTULO DA DÍVIDA BRASILEIRA MAIS BARATA DA HISTÓRIA

Por Luciana Casemiro



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, está em missão na China — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O governo deverá pagar a menor taxa de juros já obtida pelo Brasil em uma emissão de títulos da dívida pública no mercado internacional com a estreia dos Panda Bonds, os papéis emitidos em yuan no mercado chinês. A expectativa é de uma taxa em torno de 2%, bem abaixo da média de 8% de juros reais pagos atualmente pelo governo para se financiar no mercado doméstico, disse o ministro Dario Durigan que conversou com o blog do carro enquanto se deslocava para um jantar, após encontro com o presidente do Bank of China. A

primeira emissão deve ocorrer entre dois e três meses, no valor de 5 bilhões de yuan — cerca de US\$ 735 milhões. Embora o montante seja modesto diante do tamanho da dívida brasileira, o interesse demonstrado por bancos chineses surpreendeu o ministro.

— A primeira emissão será de 5 bilhões de renminbi. Como é a estreia do Brasil nesse mercado, ela precisa ser feita com cautela para testarmos as condições e avaliarmos o apetite dos investidores. Mas a primeira impressão que tive, tanto nas conversas com as autoridades chinesas quanto com as instituições financeiras, que estão entre os maiores bancos de investimento do mundo, é de que há um grande interesse. Nas conversas de bastidores, a expectativa é de que essa emissão de Panda Bonds resulte no título soberano brasileiro mais barato da história. Hoje, no Brasil, pagamos em média um juro real de 8%. Aqui, ouvi estimativas de que poderíamos pagar cerca de 2%. É uma diferença substancial.



Durigan explica que a emissão dos Panda Bonds tem impacto limitado no curto prazo, mas projeta uma melhora no perfil da dívida pública e amplia as alternativas de financiamento do Tesouro.

— A primeira emissão é muito pequena diante do estoque da dívida pública. Portanto, não terá impacto imediato, mas aponta para uma melhora no perfil da dívida. O Brasil busca dois objetivos com essa operação. O primeiro é diversificar a base de credores da dívida soberana. Isso interessa ao país e ao Tesouro Nacional porque amplia o conjunto de instrumentos disponíveis para administrar a dívida. Não se trata de uma obrigação, mas de uma opção. Quanto mais mercados estiverem abertos, maior será a capacidade do Tesouro de fazer uma gestão eficiente.

Ele lembra que, em março, o Brasil realizou uma emissão de 5 bilhões de euros no mercado europeu em condições consideradas favoráveis.

— Quando digo que as condições foram boas, significa que o Tesouro conseguiu captar pagando juros relativamente baixos, inferiores aos praticados no mercado doméstico. E o que ouvi aqui na China é que talvez consigamos condições ainda melhores do que as obtidas em Nova York ou Londres. Isso atende ao segundo objetivo da operação: ampliar o acesso a fontes de financiamento mais baratas.

O ministro afirma que a imprensa estrangeira insiste em associar a emissão em moeda chinesa às tensões geopolíticas entre China e Estados Unidos, mas ressalta que essa leitura não corresponde à estratégia brasileira. Segundo ele, o projeto vem sendo desenvolvido desde 2024, antes mesmo da posse de Donald Trump na presidência americana.

— Se eu posso captar recursos para administrar a dívida pública pagando menos, por que deixaria de fazer isso porque os Estados Unidos poderiam se incomodar? Esse não é um argumento válido. Talvez seja um argumento dos Bolsonaro, mas certamente não é um argumento relevante para a política econômica do país.

Durigan ressalta que uma emissão dessa natureza exige um longo processo de preparação.

— Não é uma decisão tomada de afogadilho. Estamos estudando esse mercado há bastante tempo. Trabalho nesse projeto desde 2024, quando Trump sequer era presidente dos Estados Unidos. Avaliamos riscos, custos burocráticos, contratação de consultorias e a mobilização dos bancos que liderariam a operação. É uma estratégia de Estado, não uma decisão circunstancial. Temos que fazer prevalecer o interesse nacional.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/06/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - O BRASIL NO JOGO GLOBAL: TER COMMODITIES É PODER, MAS O PAÍS AINDA NÃO PERCEBEU ISSO

Na nova geopolítica das commodities, a diplomacia é um ativo estratégico do Brasil

Por Marcos Jank

O mundo atravessa três grandes transformações geopolíticas, e o Brasil tem a oportunidade de se posicionar como provedor líquido de segurança econômica global no suprimento agrícola, mineral e energético.

A primeira transformação é o novo equilíbrio de poder global: a transição do mundo unipolar, centrado nos EUA desde o fim da Guerra Fria, para o mundo bipolar da competição EUA-China.

Na última década, a distância de poder entre os dois países diminuiu e o hiato entre eles e o resto do mundo cresceu nas dimensões econômica, tecnológica e militar. Hoje, EUA e China são as únicas potências capazes de moldar o sistema internacional, redesenhando o mapa geoestratégico mundial.



Uma ordem mundial estável requer objetivos compartilhados e equilíbrio entre grandes potências como a China (na foto, contêineres no Porto de Qingdao) Foto: AFP

O desafio estratégico chinês já dura mais de uma década e cria múltiplas zonas de atrito: a influência econômica global da China, inclusive no Hemisfério Ocidental; a visão de uma Eurásia integrada pela Nova Rota da Seda; a supremacia nos mares da China Meridional e Setentrional, artérias vitais do comércio; e a “parceria sem limites” com a Rússia, firmada em 2022, com

implicações para a Europa, o Oriente Médio, a Ásia e o Ártico.

A segunda transformação é o fim da ordem liberal internacional, universalizada no “momento unipolar” do pós-Guerra Fria, e o início de um reordenamento bipolar impulsionado pelas duas grandes potências.

Uma ordem mundial estável requer objetivos compartilhados e equilíbrio entre grandes potências — condições que hoje faltam. A rede multilateral de instituições e regras perdeu seu lastro geopolítico. No seu lugar surgem ordenamentos parciais, novas coalizões e esferas comerciais e tecnológicas fragmentadas, criando os contornos de uma ordem mundial desarticulada.

A terceira transformação é a passagem da globalização econômica liberal para a bi-globalização geoeconômica — calcada na competição geopolítica e na segurança econômica. O comércio, os investimentos e as cadeias de suprimento passam a refletir as linhas divisórias da rivalidade entre grandes potências.

A integração global dos mercados cede espaço a imperativos de segurança. O uso de restrições a exportações de minerais críticos em disputas comerciais e a vulnerabilidade de “chokepoints” como o Estreito de Ormuz demonstram que o controle dos fluxos globais de commodities é agora parte central do jogo internacional.

Nesse cenário, ter commodities é poder. Do acesso ao alimento à transição energética, passando pelo suprimento de componentes vitais para as indústrias de alta tecnologia e de defesa, as commodities ganham caráter estratégico renovado. E sua produção está concentrada em poucos lugares do mundo, tornando o comércio internacional uma necessidade em um mundo onde os países hoje buscam suprimento estável e confiável.

O Brasil está em posição privilegiada para se tornar um provedor global de segurança alimentar, mineral e energética. As commodities respondem por 75% da pauta exportadora brasileira — US\$ 263 bilhões de um total de US\$ 350 bilhões em 2025.

Temos commodities bem consolidadas no mercado mundial: soja (60% das exportações mundiais), milho (20%), carne bovina (25%), carne de frango (30%), açúcar (50%), café (31%), suco de laranja (68%), algodão (33%), celulose (25%), petróleo (5%), minério de ferro (20%) e nióbio (80%).

Avançamos muito em biocombustíveis, mas esse mercado internacional ainda é incipiente no mundo. Temos, porém, vulnerabilidades relevantes em fertilizantes, derivados de petróleo, minerais críticos (incluindo terras raras) e infraestrutura. Mas em todos esses segmentos o Brasil conta com imensas reservas inexploradas e enorme potencial de crescimento.

Na nova geopolítica das commodities, a diplomacia é um ativo estratégico do Brasil. Em meio a tantas transformações, criar as condições políticas internacionais — por meio de alianças, acordos, parcerias e relacionamentos estratégicos — é essencial para inserir o Brasil como ator decisivo no jogo que se desenha para a segurança econômica global.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2026

GM CRITICA MEDIDA QUE BENEFICIA BYD E PROPÕE A ALCKMIN NOVO PLANO DE INCENTIVO PARA IMPORTADOS

Proposta segue modelo mexicano que atrela incentivos à produção nacional; na terça-feira, governo estendeu benefícios fiscais a importações de elétricos

Por Carlos Eduardo Valim

A GM apresentou na quarta-feira, 24, uma proposta ao vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, de incentivo à produção local, durante evento em que anunciou uma ampliação de R\$ 3,5 bilhões no plano de investimentos no Brasil até 2028, que soma agora R\$ 10,5 bilhões. A ideia é apaziguar as disputas sobre cotas de importação no setor.

A proposta seria parecida com a adotada no México, em que os benefícios tributários concedidos à importação de veículos seriam atrelados ao volume de automóveis produzidos pela mesma empresa no Brasil. Isso valeria tanto para a importação de veículos completos ou de componentes.



O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin
Foto: Cadu Gomes/VPR

“A gente tem a prática de sempre propor alguma coisa para tentar destravar qualquer dissenso no setor, que é complexo, mas tem mais convergências do que divergências”, afirma o vice-presidente da GM América do Sul, Fabio Rua. “Procuramos estudar as referências internacionais. Nesse caso, o México é um exemplo, mas podemos aprimorar o modelo deles.”

No México, a cada 100 mil carros fabricados, a empresa tem direito a cota de 10 mil carros com isenção tributária. “Podemos estabelecer que esses 10 mil carros sejam elétricos ou híbridos, para melhorar o modelo”, diz o executivo. “Com essa proposta, podemos evitar que, a cada seis meses, quem se beneficia de cotas de tarifa reduzida vá pedir a renovação delas. As cotas podem ser estabelecidas atreladas a avanços de etapas fabris. Vai se beneficiar quem gera emprego e investe em pesquisa e desenvolvimento, para estimular que continue investindo no País. E não vamos limitar as cotas a qualquer país. Não se pode discriminar.”

Na proposta apresentada pela GM a Alckmin, qualquer montadora que produzisse, pelo menos, 100 mil carros no País e tivesse um mínimo de R\$ 500 milhões de investimentos locais, teria direito a cota de isenção para importar até 20% do total de veículos fabricados localmente. Por exemplo, se produzisse 100 mil carros no ano, poderia importar com benefícios fiscais 20 mil unidades.

A discussão ocorre porque, no dia anterior ao anúncio do investimento da GM, na terça-feira, 23, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) anunciou a renovação, por seis meses, da cota de importação com alíquota zero para veículos eletrificados desmontados (CKD) e semidesmontados (SKD), no valor de US\$ 463 milhões. O mecanismo beneficia principalmente a chinesa BYD, que monta veículos do tipo em Camaçari (BA). A cobrança do imposto passaria a valer em julho.

Para a GM, essa extensão não estimula o desenvolvimento da indústria e da cadeia produtiva do setor automotivo. “Entendemos a posição do governo, mas entendemos que, quando se importa o veículo

semipronto, não se usam os fornecedores locais, emprega-se muito pouca gente e não se estimula a tecnologia no Brasil”, diz Rua.

A medida também foi fortemente criticada pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que apontou riscos aos investimentos das empresas do setor no País e anunciou que pode recorrer à Justiça para reverter a decisão. Em nota à imprensa, a Anfavea salientou que “lamenta e vê com grande preocupação” a decisão de restabelecer incentivos à importação de veículos elétricos CKD e SKD. Para a associação, a medida contraria os interesses dos trabalhadores, das fabricantes nacionais de veículos e das empresas brasileiras de autopeças.



Na China, montadoras locais derrotaram tanto a GM quanto a Ford Foto: Tada Images/Adobe Stock

Desde a virada de 2025 para 2026, a Anfavea e as suas associadas esperavam um movimento da BYD para tentar estender os benefícios. Havia a expectativa de que a proposta fosse mencionada em reunião da Gecex de 15 de janeiro. Dias antes disso, representantes do setor comentaram a situação em reuniões com integrantes do governo, para evitar que a proposta que beneficiaria a BYD avançasse, e ela acabou não sendo tratada pela Gecex, até agora.

Integrantes do setor, no entanto, comentavam que a BYD ainda não teria esgotado suas tentativas e provavelmente trataria da questão por meio de integrantes do governo ligados ao PT da Bahia, como o ex-ministro-chefe da Casa Civil e ex-governador da Bahia Rui Costa e o ex-líder do governo no Senado Jaques Wagner. No último mês, a montadora chegou a se reunir com membros do governo federal e da Bahia e discutiu o tema. Em 20 de maio, Alckmin recebeu representantes da BYD, junto com o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT).

A BYD assumiu, em Camaçari, a fábrica da Ford, que deixou de fabricar carros no Brasil em 2021. Segundo a chinesa, as isenções ajudam a manter menores os preços dos carros elétricos, e isso ajudou ela a emplacar 21 mil automóveis no País em maio.

Procurada pela reportagem, a BYD não se posicionou. A montadora chinesa produz no Brasil certos modelos, como o Dolphin Mini e o Song Pro. Mas há outros modelos que vêm apenas por meio de importação ou são finalizados a partir dos kits desmontados. A empresa também tem declarado que pretende ampliar a produção local.

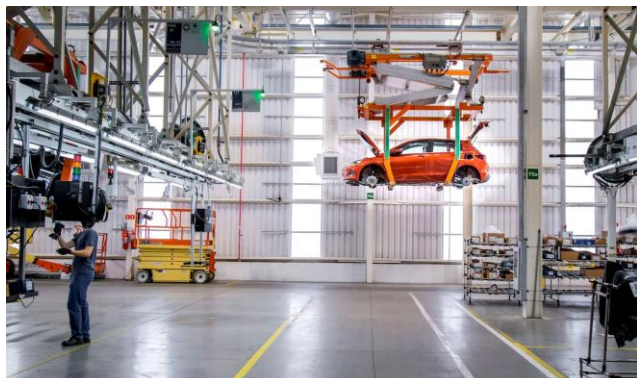
Em abril, a empresa anunciou que entraria em uma nova fase de expansão, com abertura de 1,6 mil vagas para ter um terceiro turno de produção, previsto para o segundo semestre, em seu complexo de Camaçari (BA). Com isso, ela se tornaria a terceira maior empregadora da Bahia, e diz já reunir quase 10 mil profissionais brasileiros diretos e indiretos.

Ao Estadão/Broadcast o vice-presidente sênior da BYD no Brasil, Alexandre Baldy, comentou na segunda-feira, 22, a resistência da Anfavea à sua proposta. “Nós respeitamos o governo, respeitamos o Brasil, cumprimos a nossa parte desse compromisso com o Brasil, com o brasileiro, investindo, gerando emprego para brasileiros, gerando emprego para os baianos, trazendo investidor estrangeiro”, disse Baldy, ao ser questionado sobre declarações dadas, pela manhã, pelo presidente da Anfavea, Igor Calvet, de que a volta das cotas traria riscos aos investimentos de R\$ 140 bilhões anunciados pelas montadoras e de que poderia ir à Justiça para evitar isso.

GM anuncia novos investimentos no Brasil

O aporte adicional apresentado pela GM em evento com Alckmin, em Brasília, será destinado à renovação do portfólio de produtos e à introdução de novas tecnologias, como modelos híbridos. Além disso, conforme a montadora, deve acontecer uma modernização e ampliação das operações no País.

O anúncio foi feito pelo presidente da GM na América do Sul, Thomas Owsianski, a Alckmin, que deixou em abril o comando do ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.



Em São Paulo, GM tem fábricas de carros em São Caetano do Sul e São José dos Campos, além de uma unidade que produz peças em Mogi das Cruzes Foto: GM/Divulgação

A montadora também informou que seriam beneficiadas principalmente as operações em São Paulo. No Estado, a GM tem fábricas de carros em São Caetano do Sul e São José dos Campos, além de uma unidade que produz peças em Mogi das Cruzes.

“A indústria automotiva vive um período de profunda transformação tecnológica. Este investimento amplia nossa capacidade de desenvolver e produzir veículos competitivos no Brasil, acelera a adoção de novas tecnologias e contribui para a formação de competências e empregos que serão essenciais para o futuro da mobilidade”, comentou Owsianski no anúncio dos investimentos.

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

Segunda proposta da GM defende a importação de carros americanos

Além do anúncio de mais investimentos e da proposta para apaziguar o setor, Fabio Rua apresentou a Alckmin a sugestão de que o Brasil passasse a aceitar o padrão de segurança americano para veículos. Com isso, carros fabricados nos EUA poderiam ser importados.

O País adota o protocolo de segurança europeu, o outro dos dois adotados globalmente. “Isso aconteceu até pela comodidade de ter um único modelo. Mas o padrão americano é tão seguro quanto o europeu”, diz Fabio Rua. “Qual foi a última vez que você viu um carro importado americano nas ruas? Você vê japoneses, chineses e europeus, mas não americanos. Isso traria isonomia e, com isso, o Brasil poderia se aproximar dos EUA, e tiraria a pecha de que estaria priorizando a China.”

Segundo o executivo, a medida não causaria uma inundação de veículos americanos no Brasil, por eles serem de mais alto custo. Mas serviria para ampliar a competição e para as empresas testarem marcas no mercado, que podem ser trazidas para produção no futuro, casos de Cadillac, GMC e Buick, que são da GM. “É uma medida simples de ser adotada, que não precisa passar pelo Congresso”, afirma Rua, que também declara que Alckmin se mostrou receptivo à proposta.

Alguns países que aceitam o protocolo americano são Chile, Equador, Israel e Coreia do Sul. E outros incluíram a proposta em acordos comerciais com os americanos, casos de Argentina, Indonésia, Japão, Malásia, Vietnã, Tailândia, Camboja, Guatemala, El Salvador, Suíça e Arábia Saudita. Isso também poderia servir como contrapartida para as negociações do governo brasileiro para derrubar o tarifaço imposto pelo governo de Donald Trump às importações do País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2026

CAMINHÃO PARA DIFERENTES OPERAÇÕES: COMO A LINHA ATEGO SE TORNOU LÍDER DE VENDAS NO PAÍS

Linha da Mercedes-Benz oferece versões que atendem desde distribuição urbana até aplicações severas fora de estrada

Por Mercedes Benz e Estação Blue Studio

No transporte de cargas, cada operação tem demandas específicas. O caminhão que distribui mercadorias em centros urbanos enfrenta desafios diferentes daquele destinado ao agronegócio, à construção civil ou ao transporte rodoviário de longa distância. Em um cenário que exige produtividade, economia e capacidade de adaptação, a versatilidade tornou-se um dos atributos mais valorizados pelos transportadores.

É justamente nessa proposta que a linha Mercedes-Benz Atego construiu sua trajetória. Com um portfólio amplo, o modelo foi desenvolvido para atender desde operações urbanas até aplicações severas fora de estrada, reunindo diferentes configurações de tração, potência, transmissão e capacidade de carga.

Segundo a fabricante, a família Atego combina robustez, conforto e eficiência operacional em uma plataforma capaz de atender perfis variados de clientes, entre eles transportadores autônomos, empresas de logística, distribuidores de bebidas, operadores da construção civil, coleta de resíduos e atividades ligadas ao agronegócio, entre outros.

Um dos principais diferenciais da linha está na diversidade de versões disponíveis. A proposta é oferecer uma configuração adequada para cada tipo de missão. Entre os modelos voltados à distribuição urbana e operações intermunicipais estão os Ategos 1419 e 1719. Já o 1719 BEB foi desenvolvido para a distribuição de bebidas, enquanto a solução customizada 1719 Full Air atende cargas mais sensíveis. Para operações com basculantes, destacam-se os modelos 1719 K e 1726 K.

Há ainda versões específicas para aplicações especializadas. O Atego 1729 KO, por exemplo, foi concebido para coleta urbana de lixo e resíduos. No transporte rodoviário, os modelos 1733 e 1933 LS atendem operações de média distância, enquanto os 2429, 2433 e 3033 ampliam a capacidade de carga em trajetos intermunicipais e rodoviários.

Para ambientes mais exigentes, como construção civil, agropecuária e operações fora de estrada, a linha conta com os modelos 2730, 3330, 3133 e lançamento do 3433 6x4. A variedade permite que o caminhão seja ajustado às características da operação, e não o contrário.



Linha Atego oferece versões que atendem desde distribuição urbana até aplicações severas fora de estrada Foto: Divulgação Mercedes Benz

Eficiência prática

Além da flexibilidade de aplicação, a Mercedes-Benz destaca atributos relacionados à produtividade e ao custo operacional. A linha Atego foi desenvolvida para oferecer economia, durabilidade e facilidade de adaptação a diferentes implementos.

O conjunto mecânico reúne trem de força robusto e soluções voltadas ao uso diário. Dependendo da versão, o cliente pode optar por câmbio manual, automatizado ou automático.

Entre os recursos disponíveis estão volante multifuncional, alavanca do câmbio automatizado posicionada na coluna de direção, novos bancos e cabine modernizada oferecida em quatro versões. A linha conta ainda com freio motor Top Brake, tomadas de força no câmbio e no motor e soluções customizadas como suspensão traseira pneumática. A proposta da marca é apostar em tecnologias funcionais, capazes de contribuir para o conforto do motorista e para a eficiência da operação.

Mercado amplo

A abrangência da linha também aparece como um diferencial competitivo. Enquanto alguns caminhões são desenvolvidos para nichos específicos, o Atego busca atender um espectro amplo de aplicações, da distribuição urbana ao transporte de cargas pesadas.

Outro ponto destacado pela fabricante é que diversas versões já saem de fábrica preparadas para determinadas atividades, o que facilita a implementação, reduz custos de adaptação e acelera o início da operação.

A combinação entre amplitude de portfólio, robustez, conforto, durabilidade e confiabilidade ajudou a consolidar o modelo no mercado. Não por acaso, segundo dados de emplacamentos da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) referentes a 2025, o Atego liderou as vendas em sua categoria.

Para a Mercedes-Benz, o resultado reflete a capacidade da linha de entregar aquilo que o transportador procura ao investir em um caminhão: rendimento, rentabilidade, segurança e uma solução alinhada às necessidades de cada negócio. Em um setor em que cada quilômetro conta, encontrar o veículo adequado para cada missão continua sendo um dos principais fatores para o sucesso da operação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2026

BRASKEM VÊ CAIXA NEGATIVO EM MEIO A DÍVIDAS DE R\$ 48 BI E PREPARAÇÃO PARA RECUPERAÇÃO EXTRAJUDICIAL

Em pedido de tutela de urgência que pretende congelar cobranças por 60 dias, petroquímica afirma a credores que, sem suspensão de pagamentos, caixa ficará negativo em R\$ 821 milhões em dezembro
Por Talita Nascimento (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast), Camila Vech (Broadcast) e Luisa Laval

A Braskem afirmou a seus credores que, caso os vencimentos de suas dívidas não fossem suspensos, a companhia chegaria em dezembro com caixa negativo em US\$ 821 milhões. Já na projeção em que a empresa não precise realizar esses pagamentos, a companhia teria US\$ 1,52 bilhão à disposição.

A informação consta nos documentos que a Braskem divulgou na quinta-feira, 25, na entrega de um pedido de tutela de urgência cautelar na 2ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais de São Paulo, com o objetivo de congelar cobranças por 60 dias.

A tutela de urgência é uma espécie de “escudo protetor” temporário e emergencial contra os credores financeiros da petroquímica. Ela é um passo que antecede a recuperação extrajudicial. Caso a tutela seja aprovada, bancos e investidores ficam impedidos de cobrar judicialmente as parcelas da dívida que estão vencendo ou de bloquear seus bens. A empresa, por sua vez, diz ganhar “fôlego” para negociar a recuperação extrajudicial.



Entrada principal da Braskem em Maceió, Alagoas
Foto: Joédson Alves/Agência Brasil

Como as propostas de alongamento da dívida feitas pela petroquímica foram rejeitadas pelos bancos, a Braskem usou esse instrumento de urgência da lei para forçar uma mediação protegida pela Justiça, segundo ela, para evitar que o caixa zerasse.

Entre os principais termos da primeira proposta da Braskem aos credores externos, que formam o maior grupo de detentores de dívidas, estavam a prorrogação



de vencimentos em cinco anos e a possibilidade de pagamento de juros PIK (sigla para Payment-in-Kind, ou “Pagamento em Espécie/Natureza”), juros que não são pagos em dinheiro (cash) durante a vida da dívida, mas sim capitalizados, ou seja, somados diretamente ao saldo devedor principal.

Nessa hipótese, na proposta apresentada, seriam pagos 100% de julho de 2026 a dezembro de 2028, “a critério do devedor”, além de redução de 2 pontos percentuais na taxa aplicável aos instrumentos.

Os credores responderam que a proposta apresentada foi “totalmente insatisfatória” e se mostraram surpresos com seus termos, “diante da presença de tantas partes sofisticadas envolvidas na preparação dessa proposta”. A inclusão do conceito de redução de cupom é citada como “algo inédito em uma reestruturação de dívida corporativa” e “coloca em dúvida a seriedade com que a companhia tem abordado esse engajamento”.

Em outro trecho, o grupo de credores diz ainda que esperava que, no processo de negociação, a companhia administrasse de forma racional quaisquer investimentos. Nesse ponto, eles citam, por exemplo, que a companhia deveria usar recursos gerados internamente em vez de buscar financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o Transforma Rio, projeto de expansão da Braskem no Polo Petroquímico de Duque de Caxias (RJ).

A companhia somava, ao fim do primeiro trimestre, dívida bruta de US\$ 9,4 bilhões (R\$ 48,6 bilhões pelo câmbio atual). Desse montante, a dívida em moeda estrangeira representava 91%. A alavancagem é de 16,81 vezes (dívida líquida/geração de caixa dos últimos 12 meses).

A medida cautelar não era a primeira opção da companhia, mas, diante de vencimentos próximos, sendo US\$ 141 milhões de juros em julho, referentes a cinco bonds (títulos de dívida emitidos no exterior), e US\$ 36 milhões em agosto, a alternativa se mostrou o caminho mais seguro para preservar o caixa e ganhar tempo de negociação, segundo a Braskem.

Credores buscam garantias da Petrobras

Nos mesmos documentos tornados públicos no dia 25, os credores externos da Braskem usaram as proteções presentes no acordo fechado pelos credores da Raízen, que protocolou um plano de recuperação extrajudicial com mais de 80% de adesão recentemente, como referência do que seria desejável para apoiar o ingresso da petroquímica em uma recuperação extrajudicial. Nesse sentido, citam que o plano deve ter “parâmetros apropriados e proteções aos credores”. Eles não consideram que a situação da Raízen seja análoga à da Braskem.

Esses credores, detentores de títulos de dívida emitidos pela Braskem no exterior, estão organizados em um comitê de representação e exigem que representantes da Petrobras participem das discussões de forma significativa, incluindo uma reunião a ocorrer no máximo até 20 dias após o início da possível recuperação extrajudicial. Eles buscam da petroleira garantias aos detentores de dívida.

Os credores pedem ainda proteções adicionais de restrição a transações fora do curso ordinário, com a proibição de assunção/incorrência de dívida. Também constam do documento a proibição de transferências de ativos/passivos intragrupo e entre partes relacionadas fora do curso ordinário.

Citi rebaixa recomendação para ações de petroquímica

Após a divulgação do pedido de tutela de urgência, o Citi rebaixou a recomendação para as ações da Braskem de Neutra para Venda, mantendo a avaliação de Alto Risco. O preço-alvo também teve redução, passando de R\$ 11,50 para R\$ 4,50 por ação, o que representa um potencial de desvalorização de 34% ante o fechamento de quinta-feira. A companhia já havia fechado o dia de ontem em queda de 10,50% (R\$ 6,82).

Para o Citi, a mudança se justifica com a piora das perspectivas para os spreads petroquímicos e o aumento dos riscos específicos da companhia. O banco afirma que a tese anterior, baseada em recuperação cíclica e em uma resolução mais clara sobre a estrutura acionária, deixou de ser sustentável diante do enfraquecimento dos fundamentos no curto prazo e de uma mudança negativa no equilíbrio risco/retorno.

Na avaliação dos analistas Gabriel Barra, Pedro Gama e Andrés Cardona, o cenário financeiro é desafiador, com redução do capital de giro, o que deve levar a fluxo de caixa livre negativo e maior sobrecarga do balanço. Em relatório, também dizem que o risco residual do evento geológico de Alagoas segue relevante e que uma reestruturação judicial passa a ser um desfecho realista. Além disso, a ambiguidade sobre as intenções estratégicas da Petrobras e a possível necessidade de injeção de capital aumentam a incerteza para os acionistas.

Ao detalhar os fatores por trás da revisão para baixo, o Citi afirma que a empresa combina alta alavancagem com geração limitada de fluxo de caixa livre e margens Ebitda historicamente comprimidas, em meio a um ambiente desfavorável de spreads globais, agravado por volatilidade cambial e demanda enfraquecida em mercados como Europa e Estados Unidos.

No plano operacional, o banco menciona custos elevados de matéria-prima, especialmente nafta, e taxas de utilização da capacidade abaixo do potencial instalado, o que limita a recuperação de margens no curto prazo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

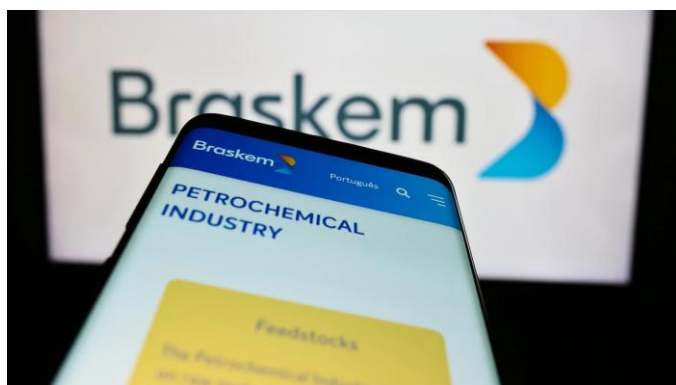
Data: 26/06/2026

JUIZ ACEITA PEDIDO DA BRASKEM PARA CONGELAR COBRANÇAS SOBRE R\$ 2,6 BI A VENCER EM JULHO

Decisão cita valor de vencimentos em julho e o risco de antecipação de R\$ 54,8 bi em dívidas em consequência do eventual não pagamento dos compromissos do próximo mês

Por Cynthia Decloedt (Broadcast)

O Juiz titular da 2ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais aceitou o pedido entregue na quinta-feira, 25, pelo grupo Braskem de tutela de urgência cautelar, no qual cita vencimentos de R\$ 2,6 bilhões em julho e o risco de vencimento antecipado de R\$ 54,8 bilhões em dívidas do grupo, em consequência do não pagamento desses compromissos do próximo mês. A companhia enviou a informação por meio da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).



Juiz cita que êxito da medida poderia evitar que a Braskem tenha de recorrer a uma recuperação judicial Foto: Adobe Stock

No documento, a empresa cita a “severa crise econômico-financeira, decorrente do prolongado ciclo de baixa do setor petroquímico global, do vultoso passivo relacionado ao evento geológico de Alagoas e das incertezas geradas pelas tensões geopolíticas no Oriente Médio”, como os motivos os quais a deixaram expostas a tais “iminentes vencimentos de obrigações

financeiras”.

A Braskem cita ainda o pleito da empresa relacionado a “suspensão das ações e execuções promovidas pelos credores financeiros sujeitos abrangidos pela mediação, com a vedação a qualquer medida constritiva sobre seus bens”.

Em específico, cita nominalmente o Banco Safra, para que se abstenha de realizar compensações unilaterais ou reter ativos das requerentes, sob pena de multa diária. Paralelamente, afirma a proibição de que “os credores rescindam contratos bilaterais, declarem o vencimento antecipado de obrigações ou apliquem sanções motivadas pelo inadimplemento ou pelo simples ajuizamento desta demanda”.

O juiz diz ter conhecimento de uma negociação em câmara arbitral entre credores e os devedores. “A medida pleiteada busca resguardar a solução da crise por autocomposição entre devedor e credores, pela via da mediação. Se exitosa, poderá evitar uma recuperação judicial, poupando recursos do devedor e dos credores, além de não sobrecarregar o Poder Judiciário”, diz o documento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/06/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

FERROVIAS NO BRASIL, MUITA CARGA E POUCO TRILHO

O agronegócio representa apenas 20% das movimentações ferroviárias, com os grãos correspondendo a 10%

Por Thiago Péra



— Foto: Ana Carolina Negri/Valor

O país que deveria ser líder em transporte ferroviário caminha na contramão das melhores práticas mundiais, e o custo econômico, ambiental e social é alto.

Gostaria de poder escrever sobre um Brasil com uma malha ferroviária robusta, onde ferrovias cortam o território nacional transportando cargas de forma eficiente e sustentável. Infelizmente, a realidade é o oposto: temos muita carga para transportar e pouco trilho para fazê-lo.

O país convive com um paradoxo logístico, no qual produzimos volumes recordes, principalmente no agronegócio, mas continuamos cada vez mais dependentes do caminhão para escoar essa produção. O título deste artigo poderia ser “muito trilho, pouca carga”, se estivéssemos alinhados às melhores práticas mundiais.

As vantagens do transporte ferroviário são indiscutíveis. Uma composição ferroviária comporta entre 70 e 130 vagões, cada um carregando de 70 a 120 toneladas, uma capacidade que retira centenas de caminhões das rodovias em uma única viagem. Enquanto um caminhão graneleiro transporta apenas 30 a 40 toneladas, consumindo cerca de um litro de diesel a cada dois quilômetros, as ferrovias operam com uma eficiência energética 2,5 vezes superior e emitem 40% a 60% menos gases de efeito estufa por unidade transportada. São estatísticas que representam um caminho para a descarbonização do setor de transportes, a redução significativa dos custos logísticos nacionais e o desenvolvimento econômico.

Esses números bastariam para justificar investimentos vultuosos em ferrovias, suficientes para diversificar a matriz de transporte. Mas não é o que acontece.

Um retrato desolador quando comparamos o Brasil com o restante do mundo, principalmente com países de dimensões continentais. Os números internacionais são impiedosos com nossa realidade: enquanto a China possui 9,5 km de ferrovia por mil km² de área superficial e os EUA têm 23 km por mil km², o Brasil conta com apenas 3,5 km por mil km². Países africanos apresentam configurações semelhantes às nossas, com linhas que simplesmente conectam o interior aos portos, sem formar uma

malha integrada e densa. Estamos presos na primeira fase do desenvolvimento ferroviário: as “linhas de penetração”. Não temos uma rede, temos linhas isoladas. E o preço dessa limitação é alto.

Quando analisamos o que realmente trafega em nossos trilhos, descobrimos uma concentração preocupante: 75% de todo o volume ferroviário é minério de ferro. O agronegócio representa apenas 20% das movimentações ferroviárias, com os grãos correspondendo a 10% e o açúcar a meros 3,1%, enquanto os contêineres têm representação de apenas 1,2% do volume ferroviário total. Essa concentração excessiva em uma única commodity torna nosso sistema bastante vulnerável e ineficiente.

Aqui reside um dos aspectos mais preocupantes. Embora o setor de grãos tenha sido o que mais cresceu em volume ferroviário entre 2010 e 2024, saltando de 23 milhões para pouco mais de 50 milhões de toneladas, esse crescimento foi insuficiente para diversificar nossa matriz de transporte. De acordo com dados do Esalq-LOG, a dependência de caminhões para o transporte de soja para exportação saltou de 44% para 47% entre 2010 e 2023, enquanto a participação ferroviária despencou de 47% para 33,4%. Quando se analisa o mercado doméstico, mais de 97% dos grãos são movimentados por caminhão.

Na prática, o Brasil vai na contramão até mesmo dos planos nacionais de infraestrutura e logística, que almejam maior participação de modais de longo curso na nossa matriz de transportes. Qual o custo econômico, social e ambiental da falta de infraestrutura ferroviária no país?

Em uma pesquisa recente do Esalq-LOG, foi possível avaliar diferentes cenários de expansão ferroviária até 2035 e 2050.

Do ponto de vista econômico, a expansão ferroviária geraria economias anuais de frete entre R\$ 8,74 bilhões e R\$ 40,10 bilhões, com ganhos acumulados de PIB entre R\$ 13,6 bilhões e R\$ 74,7 bilhões até 2035, e entre R\$ 41,6 bilhões e R\$ 232,3 bilhões até 2050. Para cada R\$ 1 investido em transportes, o país acumula de R\$ 0,60 a R\$ 2,00 de PIB adicional em 2035 e entre R\$ 2 e R\$ 6 em 2050, a depender da trajetória escolhida de crescimento ferroviário.

A expansão ferroviária gera mais arrecadação, mais investimento privado induzido e mais renda, sem exigir novos tributos e sem comprometer o crescimento produtivo. O montante arrecadatário pode variar de R\$ 0,9 a R\$ 5,6 bilhões até 2035 e de R\$ 2,3 a R\$ 14,3 bilhões até 2050 com o crescimento ferroviário.

Sob a ótica ambiental, a migração de carga do modo rodoviário para o ferroviário evitaria entre 2,5 milhões e 8,3 milhões de toneladas de CO2 ao ano a partir de 2035, representando redução entre 2,7% e 9,2% das emissões do setor de transportes de cargas. Num momento em que a pressão internacional por descarbonização das cadeias produtivas cresce de forma acelerada, a ferrovia é uma resposta.

Na esfera social, o custo é talvez o mais subestimado de todos. A falta de ferrovia não prejudica todos da mesma forma, pois penaliza de maneira desproporcional quem tem menos: o agricultor recebe menos pela produção porque o frete corrói sua margem; a família paga mais pelo alimento porque o custo logístico está embutido em cada etapa da cadeia; e o município distante que nunca foi conectado ao sistema produtivo nacional porque o trilho nunca chegou até ele, situação que afasta investimentos e empregos. A expansão ferroviária geraria ganhos de consumo real maiores justamente nos estratos de menor renda. A ferrovia, quando avaliada em toda a sua extensão, é também uma política de redução de desigualdade social e regional.

A ferrovia que o Brasil já tem poderia transportar muito mais do que transporta hoje. A pergunta que este estudo ajuda a responder não é se vale a pena investir em ferrovia no Brasil, pois os números respondem com clareza que sim. A pergunta que fica é por que o país ainda não agiu com a urgência necessária para mudar esse quadro. O Brasil tem muita carga e pouco trilho. O custo econômico, ambiental e social de não agir com urgência para o transporte ferroviário é conhecido e elevado para a sociedade brasileira.

Se nada for feito, em 2035 escreveremos o mesmo artigo, só que com mais carga, menos trilho e mais poluição.

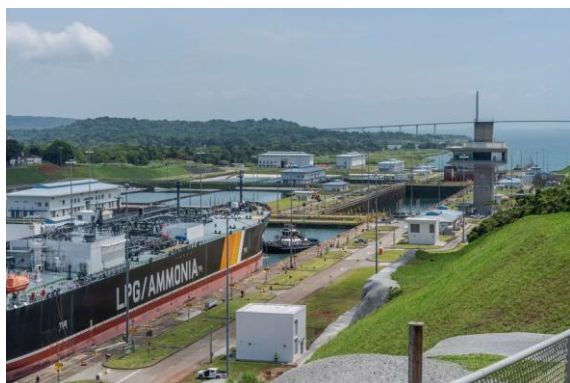
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/06/2026

CANAL DO PANAMÁ VÊ RECEITA MAIOR COM FECHAMENTO DE ORMUZ

No auge do fechamento do estreito, canal processava entre 40 e 41 navios por dia, ante média normal de 34 a 35

Por Michael McDonald, Em Bloomberg



Navio-tanque de gás liquefeito de petróleo (GLP) e amônia Gas Amethyst navega pelas eclusas de Agua Clara, no Canal do Panamá, em 11 de junho de 2026 — Foto: Walter Hurtado/Bloomberg

O Canal do Panamá espera registrar receita superior à previsão de US\$ 5,2 bilhões para o ano fiscal de 2026, depois que o fechamento do Estreito de Ormuz levou mais embarcações a utilizar a hidrovia que conecta o Mar do Caribe ao Oceano Pacífico.

Ilya Espino de Marotta, futura administradora da Autoridade do Canal do Panamá, afirmou em entrevista na quinta-feira (25) que a receita do ano fiscal encerrado em 30 de setembro ficará “um pouco acima” da estimativa inicial, impulsionada pelo aumento do tráfego e pelos pagamentos em leilões feitos por navios dispostos a furar a fila.

Em abril, uma embarcação pagou US\$ 4 milhões adicionais para passar à frente de outras, à medida que os tempos de espera aumentavam para travessias sem reserva prévia.

Navios-tanque de gás natural liquefeito (GNL) recorreram em massa ao canal, à medida que compradores do Japão, China e Coreia do Sul passaram a buscar fornecedores americanos para substituir produtores do Oriente Médio, como o Catar, afetados pela guerra no Irã. Também aumentou o número de petroleiros transportando petróleo bruto dos Estados Unidos para a Ásia através do canal.

No auge do fechamento de Ormuz, o canal processava entre 40 e 41 navios por dia, acima da média normal de 34 a 35, disse Espino de Marotta. Desde então, o movimento recuou para cerca de 36 a 38 embarcações diárias. As reservas para junho e julho seguem fortes, o que deverá sustentar receitas mais elevadas, afirmou.



Atualmente, o canal recebe, em média, um navio-tanque de GNL por dia, enquanto fornecedores dos EUA continuam exportando para a Ásia mesmo após o acordo para reabrir Ormuz. Segundo Espino de Marotta, esse comércio praticamente havia desaparecido nos últimos anos, quando compradores europeus absorveram a oferta americana após a invasão da Ucrânia pela Rússia.

Ilya Espino de Marotta, futura administradora da Autoridade do Canal do Panamá — Foto: Tova Katzman/Bloomberg

Expansão do canal

Engenheira panamenha formada pela Universidade Texas A&M, Espino de Marotta trabalha no canal há 41 anos. Ela ajudou a supervisionar a expansão da hidrovia inaugurada em 2016 e tornou-se vice

administradora em 2019. Em maio, o conselho do canal a nomeou administradora da autoridade para o período de 2026 a 2033. Ela assumirá o cargo em setembro.

Espino de Marotta supervisionará diversos projetos de grande porte, incluindo uma nova barragem e reservatório, dois portos e um oleoduto para gás liquefeito de petróleo (GLP), iniciativas cujo custo total estimado é de cerca de US\$ 8,5 bilhões.

“O canal sempre foi uma instituição que trabalha com planejamento de longo prazo”, afirmou Espino de Marotta. “Estamos executando um plano estratégico muito ambicioso para os próximos dez anos.”

No ano passado, o presidente dos EUA, Donald Trump, ameaçou retomar o controle do canal devido a suposta interferência chinesa na hidrovía. Em janeiro, a Suprema Corte do Panamá anulou um contrato concedido à CK Hutchison Holdings, de Hong Kong, para operar dois portos próximos ao canal.

O governo do presidente José Raúl Mulino assumiu o controle dessas instalações e concedeu sua operação temporária à APM Terminals, divisão da AP Moller-Maersk, e à Mediterranean Shipping Co., sediada na Suíça.

Segundo Espino de Marotta, a autoridade do canal está pré-qualificando empresas interessadas no projeto do reservatório e nos terminais portuários próprios — distintos daqueles anteriormente operados pela CK Hutchison — e espera iniciar as obras de ambos os projetos no fim de 2027 ou início de 2028.

A autoridade também negocia com o setor de energia os detalhes finais do oleoduto, incluindo quais hidrocarbonetos serão transportados, e pretende concluir todos os projetos até 2032, disse ela. O financiamento para a barragem já está garantido, e o canal provavelmente recorrerá aos mercados internacionais e a empréstimos multilaterais para financiar parte dos portos e do oleoduto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/06/2026

CHANCELER FRANCÊS VISITARÁ O BRASIL EM MEIO A INTENSIFICAÇÃO DO DIÁLOGO BILATERAL

Agenda do ministro francês no Brasil deve incluir uma reunião bilateral com o chanceler Mauro Vieira
Por Valor — São Paulo



Jean-Noël Barrot — Foto: REUTERS/Sarah Meyssonier

O ministro da Europa e dos Negócios Estrangeiros da França, Jean-Noël Barrot, visitará o Brasil nos dias 1º e 2 de julho, em um momento de intensificação do diálogo político entre os dois países. A viagem, que também inclui etapas na Guiana Francesa e no Caribe, deve reforçar a cooperação em temas como governança global, segurança e comércio, informou o ministério nesta sexta-feira (26).

Durante entrevista coletiva sobre a viagem, um porta-voz do ministério ressaltou a profundidade da cooperação bilateral em áreas como defesa, economia e cultura, destacando que a França é o segundo maior investidor estrangeiro no Brasil e um dos principais empregadores estrangeiros no país.

“Trata-se de uma relação realmente densa em todos os temas políticos, inclusive em termos de defesa, já que temos essa cooperação industrial muito importante com o Brasil”, afirmou. “Também em termos econômicos, já que a França é o segundo maior investidor estrangeiro no Brasil e também um dos principais empregadores estrangeiros no país. Em termos de investimento e presença das nossas empresas, isso é muito relevante.”

Segundo o porta-voz, a agenda do ministro francês no Brasil deve incluir uma reunião bilateral com o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, em que eles devem dar continuidade aos trabalhos de cooperação entre os dois países.

Barrot e Vieira já haviam se reunido em março à margem da primeira reunião formal dos ministros das Relações Exteriores do G7. Na ocasião, trataram da implementação da parceria estratégica bilateral, renovada pelo plano de ação assinado pelos presidentes Emmanuel Macron e Luiz Inácio Lula da Silva durante a visita de Estado de 2024.

A pauta da reunião de julho também pode incluir temas comerciais e regulatórios ligados ao setor agroalimentar. Questionado sobre se a possível proibição da comercialização de foie gras no Brasil seria tratada, o porta-voz afirmou que o assunto será tratado em um espírito de diálogo, ressaltando que a França busca esclarecer eventuais incompreensões sobre sua posição e manter canais abertos com o lado brasileiro.

“A ideia é não fechar o diálogo, abordar o assunto de forma aberta e proativa, provavelmente sem chegar a uma lei do acordo, mas de fato tentar conversar e manter o diálogo sobre esse tema, que sabemos ser sensível do lado brasileiro e também para nós, no ponto que você menciona, porque tem um impacto imediato e importante para o nosso setor agrícola. Essa é a intenção do ministro ao tratar do tema durante a visita”, afirmou o porta-voz.

No campo da segurança, o ministério comentou a recente designação de facções criminosas brasileiras pelas autoridades dos Estados Unidos como organizações terroristas. Segundo o porta-voz, a União Europeia trabalha na criação de um novo regime de combate ao crime organizado, com o objetivo de fortalecer mecanismos de cooperação e atingir financeiramente grupos com atuação transnacional ligada ao território europeu.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/06/2026

IRÃ REAFIRMA DIREITO DE CONTROLAR NAVEGAÇÃO EM ORMUZ APÓS NAVIO SER ATINGIDO PERTO DE OMÃ

Ministério das Relações Exteriores do Irã disse que a presença militar dos EUA no Golfo é a principal fonte de insegurança e divisão na região

Por Jana Choukeir, Eman Abouhassira e Jonathan Saul, Em Reuters



Irã reafirma direito de controlar navegação em Ormuz após navio ser atingido perto de Omã — Foto: REUTERS/Stringer

Teerã reafirmou nesta sexta-feira (26) seu direito de controlar a navegação no Estreito de Ormuz e advertiu os países do Golfo contra um alinhamento com os Estados Unidos, um dia após um ataque contra um navio próximo a Omã evidenciar a fragilidade do acordo preliminar para encerrar a guerra entre Irã e EUA.



O Irã reagiu ao que classificou como uma declaração conjunta "intervencionista, irresponsável e provocativa" dos Estados Unidos e de seis países do Golfo, que rejeitaram a insistência iraniana de que poderia cobrar pedágios das embarcações que transitam pelo estreito.

"A passagem segura pelo Estreito de Ormuz não pode ser garantida sob arranjos ambíguos, rotas paralelas ou processos decisórios que não levem em consideração o papel do Irã como Estado costeiro", escreveu o vice-ministro das Relações Exteriores, Kazem Gharibabadi, na rede X.

Reforçando os riscos enfrentados pela navegação, a TV estatal iraniana informou posteriormente que três petroleiros estrangeiros que tentavam realizar o que chamou de uma "passagem não autorizada" pelo estreito foram obrigados a retornar após um alerta emitido pela Guarda Revolucionária Islâmica. A emissora não forneceu mais detalhes.

Os preços do petróleo caíram mais de 3% nesta sexta-feira e caminhavam para registrar fortes perdas na semana, apesar das interpretações divergentes sobre o acordo provisório firmado na semana passada entre Irã e Estados Unidos e da desaceleração do tráfego no estreito, por onde normalmente passa cerca de um quinto da oferta mundial de petróleo e gás natural liquefeito.

A Saudi Aramco retomou nesta sexta-feira os embarques de petróleo bruto no terminal de Ras Tanura, no Golfo, o maior porto petrolífero do mundo, após uma interrupção de quase quatro meses, mostraram dados de navegação.

O secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, — encerrando uma viagem pelos países do Golfo para tranquilizar aliados regionais preocupados com o acordo provisório —, afirmou a jornalistas na quinta-feira que, se o Irã ameaçar ou bloquear navios no estreito, "teremos um problema".

Na declaração conjunta, Rubio e o Conselho de Cooperação do Golfo (GCC, na sigla em inglês) defenderam a "livre, incondicional e irrestrita navegação" pelo estreito, sem cobrança de pedágios ou "tentativas de exercer controle", e afirmaram que uma paz duradoura deverá abordar também os mísseis balísticos, drones e o apoio do Irã a grupos aliados.

Irã alerta contra 'políticas hostis e intervencionistas

O Ministério das Relações Exteriores do Irã respondeu nesta sexta-feira afirmando que a presença militar dos Estados Unidos no Golfo é a principal fonte de insegurança e divisão na região, e que o estreito deve ser administrado por Irã e Omã em conformidade com os termos do acordo provisório.

"Advertimos contra a continuidade de políticas hostis e intervencionistas na região", afirmou o ministério.

Teerã assumiu o controle efetivo da hidrovia após os ataques dos Estados Unidos e de Israel ao Irã, em 28 de fevereiro, desencadearem a guerra, interrompendo o fluxo de petróleo e abalando os mercados globais de energia e a economia mundial.

Ali Akbar Velayati, principal assessor do líder supremo do Irã, também fez um alerta aos aliados árabes de Washington no Golfo.

"A estabilidade dos Estados árabes do Golfo Pérsico deve-se à gestão centenária do Irã sobre o Estreito de Ormuz... sua sobrevivência estratégica depende da tolerância de Teerã", escreveu Velayati no X.

A empresa taiwanesa Evergreen Marine informou anteriormente nesta sexta-feira que seu navio de bandeira de Singapura Ever Lovely foi atingido na quinta-feira por um "objeto desconhecido" próximo a Omã, enquanto seguia por uma rota recomendada pela agência marítima britânica UKMTO.

Ninguém ficou ferido no incidente, e a embarcação retomou posteriormente sua viagem para fora do estreito.



Duas autoridades americanas disseram à Reuters que o Irã disparou contra o navio. A Autoridade do Estreito do Golfo Pérsico — criada por Teerã para administrar os pedidos de embarcações que desejam atravessar o estreito — afirmou que qualquer travessia por rotas não autorizadas será "de responsabilidade do proprietário, do operador e do comandante da embarcação".

Não houve comentário imediato do governo dos Estados Unidos. O presidente Donald Trump advertiu neste mês que, caso o Irã não cumpra o acordo provisório — incluindo a reabertura do estreito —, os Estados Unidos provavelmente voltarão a bombardear o país.

Líbano e inspeções nucleares estão entre os pontos de atrito

Além da disputa sobre o controle do estreito, persistem divergências sobre outros elementos do acordo de cessar-fogo, incluindo incentivos financeiros ao Irã, inspeções nucleares e a guerra paralela de Israel no Líbano.

O acordo prevê um período de 60 dias de negociações para tratar das questões mais complexas, entre elas o programa nuclear iraniano.

Nos Estados Unidos, a guerra pesa sobre Trump às vésperas das eleições legislativas de novembro, que definirão o controle do Congresso.

A Organização Marítima Internacional (IMO), agência da ONU, suspendeu temporariamente sua operação de escolta a embarcações no Estreito de Ormuz após o incidente ocorrido perto de Omã.

A IMO e Omã anunciaram nesta semana uma nova rota ao sul do estreito para retirar centenas de navios que ficaram retidos em razão da guerra, medida que irritou Teerã.

O presidente da Coreia do Sul, Lee Jae Myung, afirmou nesta sexta-feira que três navios sul-coreanos deixarão o estreito ao longo do fim de semana, depois que o Ministério dos Oceanos informou que outras oito embarcações sul-coreanas já haviam saído da região.

Dados de navegação mostraram que dois superpetroleiros (VLCCs) operados pela Bahri, braço de transporte marítimo da Arábia Saudita, carregavam petróleo em Ras Tanura, enquanto um terceiro aguardava nas proximidades. Cada VLCC tem capacidade para transportar 2 milhões de barris de petróleo.

Ras Tanura está localizada na costa saudita, a oeste do Estreito de Ormuz. Antes do conflito, o terminal exportava mais de 5 milhões de barris de petróleo por dia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/06/2026

ARAMCO RETOMA CARREGAMENTO DE PETRÓLEO EM RAS TANURA, REFORÇANDO A OFERTA

Guerra fez com que as exportações sauditas de petróleo caíssem para cerca de 4 milhões de barris por dia nos últimos três meses, ante mais de 7 milhões de barris por dia em fevereiro

Por Florence Tan e Siyi Liu, Em Reuters — Cingapura

A Saudi Aramco retomou, nesta sexta-feira (26), o carregamento de petróleo bruto em seu terminal de Ras Tanura, no Golfo, após uma interrupção de quase quatro meses, mostraram dados de navegação.

A retomada dos carregamentos ocorre mesmo depois de um navio da empresa taiwanesa Evergreen Marine ter sido atingido por um objeto não identificado no Estreito de Ormuz na quinta-feira.

Os produtores do Oriente Médio já vinham aumentando a produção e as exportações de petróleo e gás antes do acordo provisório entre Estados Unidos e Irã para interromper a guerra e reabrir o estreito, por onde passava um quinto do fornecimento mundial de petróleo e gás natural liquefeito.



— Foto: Dina Khrennikova/Bloomberg

Dois navios-tanque do tipo Very Large Crude Carrier (VLCC), controlados pela empresa de navegação saudita Bahri, foram vistos carregando petróleo em Ras Tanura, o maior porto petrolífero do mundo, enquanto outro aguardava nas proximidades, segundo os dados. Cada VLCC é capaz de transportar 2 milhões de barris de petróleo.

A Saudi Aramco, uma das últimas grandes produtoras do Golfo a retomar as exportações a partir de portos localizados dentro do Golfo, não pôde ser imediatamente contatada para comentar.

A agência britânica de segurança marítima UKMTO suspendeu sua operação de escolta de navios pelo estreito após o ataque ao cargueiro, reacendendo preocupações sobre a sustentabilidade do acordo preliminar para encerrar a guerra com o Irã.

Duas autoridades dos Estados Unidos disseram à Reuters que o Irã disparou contra o navio, enquanto a Autoridade do Estreito do Golfo Pérsico do Irã, estabelecida por Teerã para administrar os pedidos de travessia pelo estreito, afirmou que embarcações que naveguem fora das rotas estabelecidas não terão passagem segura garantida.

Ras Tanura

Ras Tanura é uma cidade localizada na costa leste da Arábia Saudita, no Golfo, a oeste do Estreito de Ormuz. Antes do conflito, exportava mais de 5 milhões de barris por dia de petróleo bruto. A maior refinaria doméstica da Arábia Saudita, com capacidade de 550 mil barris por dia, está localizada em Ras Tanura e foi fechada durante a guerra como medida de precaução.

A Aramco realizou pela última vez um carregamento de petróleo em Ras Tanura com destino à China em 8 de março, mostraram dados da LSEG. Desde então, teve de redirecionar suas exportações para o porto de Yanbu, no Mar Vermelho, depois que o bloqueio iraniano ao Estreito de Ormuz durante a guerra contra Estados Unidos e Israel impediu que navios entrassem no Golfo.

A guerra fez com que as exportações sauditas de petróleo caíssem para cerca de 4 milhões de barris por dia nos últimos três meses, ante mais de 7 milhões de barris por dia em fevereiro, segundo os dados.

Preço do petróleo cai

Os preços globais do petróleo recuaram mais de US\$ 1 por barril nesta sexta-feira, depois de terem avançado com as notícias sobre o ataque ao cargueiro. A pressão da oferta aumentou depois que os embarques de petróleo pelo Estreito de Ormuz atingiram nesta semana o maior nível desde o início do conflito.

A Saudi Aramco poderá reduzir de forma significativa os preços do petróleo para entrega em agosto na próxima semana, à medida que a concorrência entre os produtores se intensifica.

A SOMO, estatal iraquiana de comercialização de petróleo, e o Catar lançaram licitações para oferta de petróleo, seguindo movimentos semelhantes feitos por Kuwait e Emirados Árabes Unidos. O Irã também está acelerando suas exportações depois que Washington suspendeu temporariamente as sanções. Dois VLCCs — petroleiros da maior classe em operação — entraram no Golfo nesta sexta-feira para carregar petróleo iraniano, mostraram dados de navegação.

Navios-tanque que transportam petróleo dos Emirados Árabes Unidos continuaram atravessando o estreito nesta sexta-feira. Os dados mostram que dois VLCCs carregados deixaram a região, enquanto outro seguia para o porto de Zirku.

“Dois milhões de barris por dia voltaram ao mercado em três semanas, e a recuperação está distribuída por toda a região”, afirmou Aditya Saraswat, diretor de pesquisa para Oriente Médio e Norte da África da Rystad Energy, em relatório, acrescentando que o quadro de oferta está claramente melhorando.

A consultoria agora estima que a produção interrompida no Golfo caiu para 9,6 milhões de barris por dia em meados de junho, ante 11,7 milhões de barris por dia apenas três semanas antes, e espera uma recuperação completa da oferta na região até o fim do ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/06/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TECON 10: POMINI DEFENDE LEILÃO AINDA EM 2026

Por Danilo Oliveira Portos e logística 25/06/2026 - 21:20



Presidente da APS disse que Ministério de Portos e Aeroportos aguarda orientação de governo, que deve ocorrer após as Eleições

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, defendeu a realização, ainda neste ano, do leilão do novo terminal de contêineres do Porto de Santos (SP). Ele afirmou que os estudos para a modelagem do projeto estão concluídos e reforçou a necessidade de ampliar a capacidade operacional do maior complexo portuário da América Latina e evitar a saturação dos terminais. Pomini afirmou que o ministro

de portos e aeroportos, Tomé Franca, está aguardando ‘apenas e tão somente’ uma orientação do governo federal, que deverá acontecer depois das eleições.

Ele considera que o setor vem estudando o melhor formato jurídico e econômico para esse projeto há 14 anos, já tendo passado por todos os órgãos de controle. “Já passou da hora de realizarmos o leilão. Várias empresas nacionais e internacionais já manifestaram interesse. Já esgotamos os estudos para a modelagem. Agora é decisão política”, afirmou Pomini, durante participação no programa Conexão Infra, exibido na noite da última quinta-feira (25) pela CNN Money.

O presidente da APS disse que é a favor da modelagem que proíbe a participação dos atuais operadores de contêineres (Santos Brasil, BTP e DP World Santos) do Porto de Santos, a qual considera já amplamente debatida. Juntos, esses três Tecons somam em torno de 6 milhões de TEUs de capacidade de movimentação. O projeto do Tecon Santos 10 vai ampliar em aproximadamente 4 milhões de TEUs essa capacidade.

“Se qualquer um desses três for vencedor — se puderem participar — teríamos a concentração. Com base nesses dados, Antaq, TCU, MPor, Secretaria Nacional de Portos e APS ofereceram um modelo para que esses players participem na segunda fase. Se não recebermos propostas de outros players, para incentivar novos entrantes no Porto de Santos, eles poderiam participar da segunda fase”, comentou.

Ele acrescentou que o Judiciário poderá corrigir eventuais distorções do processo. “Quando o mercado não concorda com uma modelagem, ele utiliza mecanismos criados ao longo dos anos para obstar a implementação da própria infraestrutura, que é reclamada pelo mercado. A letargia do Estado é provocada pelo mercado quando ele não tem seus interesses atendidos”, criticou.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 107/2026
Página 79 de 79
Data: 29/06/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O presidente da APS disse que a modelagem defendida pela Antaq e pelo TCU é adequada e que a concentração poderá acontecer se qualquer um dos terminais que já operam no Porto de Santos (incumbentes) passar a operar também o Tecon 10. Ele ponderou que o próprio acórdão da Corte de Contas já trouxe solução para o tema ao autorizar a participação dos operadores atuais desde que, ao se consolidarem vencedores, abram mão da primeira operação. “É uma alternativa. Tudo isso está previsto, maturado, amplamente debatido. Precisa ir para rua. Precisamos do terminal e pouco importa qual empresa vai operar. O porto de Santos precisa do Tecon 10 em funcionamento”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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