

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 109/2026
Data: 01/07/2026**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NOVO CENTRO FERROVIÁRIO NO PORTO DE SANTOS AMPLIA CAPACIDADE DE CARGAS NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
AUMENTO DO NÍVEL DO MAR E OUTROS RISCOS CLIMÁTICOS E ESTRUTURAIS SÃO DESAFIOS NOS PORTOS EM SANTOS E PELO BRASIL	5
PORTO DE SANTOS REALIZA VISITA TÉCNICA A PORTOS DA BAHIA PARA TROCA DE EXPERIÊNCIAS	7
CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO PRORROGADA PELA SEGUNDA VEZ; VEJA O NOVO PRAZO	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
LEILÃO DA CAGECE: SÓ 1 DOS 5 BLOCOS REGIONAIS É ARREMATADO POR R\$ 3,74 BILHÕES	8
PORTO PIAUÍ TEM 1ª ATRACAÇÃO DE NAVIO DE CARGA NO TERMINAL DE USO PRIVADO	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
RISCOS GLOBAIS PORTUÁRIOS: ESTUDO IDENTIFICA DESAFIOS QUE DEVEM MOLDAR OS PORTOS BRASILEIROS ATÉ 2035	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
PLANO SAFRA DE R\$ 525 BILHÕES DEVE AMPLIAR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM PORTOS E HIDROVIAS NACIONAIS	14
EM ASSUNÇÃO, TOMÉ FRANCA FALA EM PARCERIA PARA AVANÇAR NA INTEGRAÇÃO HIDROVIÁRIA NO MERCOSUL	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES FIRMA ACORDOS ESTRATÉGICOS PARA DESTINAR TRECHOS FERROVIÁRIOS NO SUL E SUDESTE DO PAÍS	16
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA VIADUTO EM BARRA MANSÁ (RJ) QUE AMPLIA A INTEGRAÇÃO ENTRE RODOVIA E FERROVIA	18
CAPACIDADE FERROVIÁRIA DE SÃO PAULO GANHA FORÇA COM R\$ 2 BILHÕES DE INVESTIMENTOS NA BAIXADA SANTISTA	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – A HIDROVIA DO RIO PARAGUAI E A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA	20
OPINIÃO – PLANEJAMENTO - O CUSTO INVISÍVEL DA FALTA DE CAPACIDADE PORTUÁRIA	22
POLÍTICA - PT ACIONA PGR CONTRA FLÁVIO BOLSONARO	23
NACIONAL - HUB – CURTAS - PF INDICIA PRESIDENTE E DIRETOR DA ANM POR SUSPEITA DE CORRUPÇÃO	24
<i>Presidente e diretor da ANM indiciados</i>	24
<i>Acusações</i>	25
<i>Empresários acusados</i>	25
<i>Sem conhecimento</i>	25
<i>Pressão sobre Silveira</i>	25
POLÍTICA - MICHELLE BOLSONARO VAI DEIXAR PL MULHER APÓS CRISE COM FLÁVIO	25
POLÍTICA - THRONICKE DENUNCIA FIGUEIREDO POR VIOLÊNCIA POLÍTICA DE GÊNERO	27
POLÍTICA – MP-SP MIRA OUTRO INFLUENCIADOR	28
POLÍTICA - ALCOLUMBRE RECLAMA DE PRESSÃO PELA PEC DO FIM DA ESCALA 6X1	28
POLÍTICA – SENADO ESTÁ “ERRANDO FEIO”, DIZ BOULOS	29
INFRAESTRUTURA - THAIRYNE OLIVEIRA É NOMEADA SECRETÁRIA EXECUTIVA DO MPOR	30
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ILHÉUS REALIZA PRIMEIRO EMBARQUE DE ÓXIDO DE MAGNÉSIO	31
TRANSPORTES - PORTOS – ESTUDO DA ANTAQ APONTA PRINCIPAIS RISCOS PARA OS PORTOS ATÉ 2035	31
TRANSPORTES - PORTOS - MISSÃO PERUANA VISITA PORTO VELHO PARA AMPLIAR INTEGRAÇÃO COMERCIAL	33
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO PIAUÍ RECEBE PRIMEIRA ATRACAÇÃO DE NAVIO DE CARGA DA HISTÓRIA	34
TRANSPORTES - PORTOS - TOMÉ PEDE ALINHAMENTO ENTRE PAÍSES PARA CONCESSÃO DE HIDROVIA	35
TRANSPORTES - AVIAÇÃO – EMBRAER OBTÉM CERTIFICAÇÃO TRIPLA PARA O MODELO PRAETOR 500E	36
TRANSPORTES - AEROPORTOS - SALGADO FILHO AMPLIA OFERTA DE VOOS E PROJETA 2 MILHÕES DE PASSAGEIROS NO INVERNO	37
TRANSPORTES - FERROVIAS - ACESSO FERROVIÁRIO AO PORTO DE SANTOS RECEBE R\$ 2 BI EM INVESTIMENTOS	38
TRANSPORTES – FERROVIAS - GOVERNO E MRS INICIAM PROJETO DO FERROANEL DE SÃO PAULO	39
TRANSPORTES - RODOVIAS - ACORDO PREVÊ ATÉ R\$ 15 BI PARA MODERNIZAR RODOVIAS NO PR E EM SC	40
TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT REALIZA REUNIÕES PARA DISCUTIR CONCESSÃO DA ECOVIAS RIO MINAS	42
ENERGIA - ANEEL ELEVA VALOR DO BÔNUS DE ITAIPU E AMPLIA ALÍVIO NAS TARIFAS	42
PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO ANUNCIA RETIRADA GRADUAL DE SUBSÍDIOS DOS COMBUSTÍVEIS	43
AGRONEGÓCIO – GOVERNO LANÇA PLANO SAFRA COM R\$ 525,1 BILHÕES	44



AGRONEGÓCIO – INICIATIVA PREVÊ DESCONTO EM JUROS PARA BOAS PRÁTICAS NO CAMPO	45
COMÉRCIO EXTERIOR - PRESIDENTE DO PARAGUAI CRITICA ACORDO COM UE POR 'INJUSTIÇAS'	46
COMÉRCIO EXTERIOR - MERCOSUL DOBRA PRAZO PARA 'TARIFA ZERO'	47
COMÉRCIO EXTERIOR – LULA SUGERE EXPANSÃO DO PIX PARA TODA A AMÉRICA DO SUL	47
FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE QUEDA, MAS FECHA JUNHO COM VALORIZAÇÃO DE 2,38%.....	49
FINANÇAS - IBOVESPA CAI 0,68% AOS 172 MIL PONTOS	50
JUSTIÇA - STF MANTÉM FIM DA APOSENTADORIA COMPULSÓRIA A JUÍZES CONDENADOS	50
JUSTIÇA – APÓS CRÍTICAS, GILMAR NEGA 'DESUNIÃO'	52
INTERNACIONAL – EUA ESTIMAM 59 MIL PRÉDIOS DANIFICADOS APÓS TERREMOTOS	52
INTERNACIONAL - BRASILEIROS RESGATAM DUAS PESSOAS COM VIDA	53

JORNAL O GLOBO – RJ..... 54

EUA SANCIONAM BRASILEIROS E EMPRESAS POR SUPOSTA LIGAÇÃO COM O PCC.....	54
CHINESA GWM ANUNCIA NOVA FÁBRICA NO ESPÍRITO SANTO, DEZ MESES APÓS INAUGURAR SUA PRIMEIRA UNIDADE NO BRASIL	55
EXXON MOBIL MUDARÁ DE NOME PELA PRIMEIRA VEZ EM DÉCADAS APÓS TRANSFERÊNCIA DE DOMICÍLIO PARA O TEXAS... ..	57
ALCOLUMBRE DEFENDE REDUÇÃO DA JORNADA 6X1 SEM PERÍODO DE TRANSIÇÃO EM REUNIÃO COM SINDICALISTAS	57
TARIFAÇO: MINISTRO DIZ QUE ESFORÇO DO BRASIL É QUE NEGOCIAÇÃO COM TRUMP SEJA RESTRITA A 'QUESTÕES TÉCNICAS'.....	59
PETROBRAS REDUZ QAV EM 14,5% A PARTIR DESTA QUARTA-FEIRA, SEGUNDO CORTE SEGUIDO	60
BALANÇO DA GUERRA: O GOVERNO ESTÁ ARRECADANDO R\$ 40 BI COM ALTA DO PETRÓLEO. TÉCNICOS ESPERAM NEUTRALIDADE DE GASTOS.....	61
MERCURIO INVESTE R\$ 591 MILHÕES EM GERADORES DE NOVA TÉRMICA APÓS MEGALEILÃO	61

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 62

O BRASIL NAS CADEIAS ESTRATÉGICAS GLOBAIS TEM DE IDENTIFICAR E ADMINISTRAR AS SUAS VULNERABILIDADES	62
PARCERIA ENTRE SUZANO E KIMBERLY-CLARK SE CHAMARÁ ARBEX E TERÁ SCHALKA NO COMANDO DO CONSELHO	63
OPINIÃO - DÍVIDA PÚBLICA ELEVADA ENFRAQUECE EFEITO DA POLÍTICA MONETÁRIA	65
SANÇÃO A BRASILEIROS É A 1ª MEDIDA TOMADA PELO GOVERNO TRUMP APÓS DECLARAR PCC E CV COMO TERRORISTAS.. ..	66

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 67

NOVA ENGEVIX CONQUISTA CONTRATOS DE R\$ 1,8 BI PARA RETOMAR OBRAS EM UNIDADE DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS	67
CHINA RESTRINGE ALGUMAS CARGAS DE MINÉRIO DE FERRO DA FORTESCUE, DIZEM FONTES	68
DANOS DE TERREMOTOS AO PRINCIPAL AEROPORTO DA VENEZUELA AMEAÇAM ISOLAR NOVAMENTE O PAÍS.....	69
PCC É ALVO DE MAIS DE 300 MANDADOS EM MEGAOPERAÇÃO EM SEIS ESTADOS.....	72

FOLHA DE SÃO PAULO - SP..... 73

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DO BRASIL SOBE 16,9% EM MAIO PARA 4,3 MI BARRIS POR DIA, DIZ ANP	73
EUA E IRÃ ENTRAM EM NOVAS NEGOCIAÇÕES PARA ASSEGURAR ACORDO DE PAZ E RETOMAR TRANSPORTE EM HORMUZ	75
PRESIDENTE DA PETROBRAS DIZ SER CEDO PARA FALAR SOBRE REDUÇÃO NO PREÇO DA GASOLINA	76

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 77

MPOR ABRE CONSULTA DA CONCESSÃO DO SISTEMA SUL-LAGOA MIRIM	77
FREDRIC FUERTH É O NOVO DIRETOR EXECUTIVO DA SULNORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS.	78
PORTO DE FORTALEZA CONCLUI NOVO ACESSO AO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS E REFORÇA MOBILIDADE INTERNA	79
SAAM TOWAGE DETALHA PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA BRASILEIRA APÓS ENCOMENDA DE QUATRO REBOCADORES À BELOV	79
NITERÓI SEDIA 3ª EDIÇÃO DO TOMORROW.BLUE ECONOMY NITERÓI COM FOCO EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E CADEIA NAVAL	80
EMPRESAS DE APOIO ESTARÃO PRONTAS PARA MARGEM EQUATORIAL E DEMANDAS FUTURAS, AFIRMA DINO BATISTA	82
FPSO DA MODEC CHEGA AO PÁTIO DE RECICLAGEM APÓS CONCLUIR MISSÃO NO BRASIL	83
BELOV CONSTRUIRÁ 4 REBOCADORES PARA SAAM TOWAGE	84
ESTUDO DA ANTAQ MAPEIA RISCOS GLOBAIS PORTUÁRIOS E APONTA DESAFIOS PARA O BRASIL ATÉ 2035	85
PORTO DE ILHÉUS FAZ PRIMEIRO EMBARQUE DE ÓXIDO DE MAGNÉSIO E AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS	85
KARPOWERSHIP AMPLIARÁ FROTA COM 4 NOVAS TERMELÉTRICAS FLUTUANTES	86

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 87

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	87
---	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVO CENTRO FERROVIÁRIO NO PORTO DE SANTOS AMPLIA CAPACIDADE DE CARGAS NO LITORAL DE SÃO PAULO

Sistema integrado, inaugurado nesta terça (30), e seis pátios ferroviários contemplam investimento de R\$ 2 bilhões

Por Bárbara Farias 1 de julho de 2026



Centro de Controle Operacional Integrado da Baixada Santista servirá para planejamento operacional unificado das empresas ferroviárias (Vanessa Rodrigues/AT)

Mais cargas transportadas em menos tempo e com menor custo. Esse é o objetivo do novo sistema integrado das quatro concessionárias ferroviárias que operam os acessos ao Porto de Santos. O aumento da eficiência logística demandou um investimento de R\$ 2 bilhões em infraestrutura, que inclui seis pátios ferroviários e o Centro

de Controle Operacional Integrado (CCOI) da Baixada Santista, inaugurado nesta terça-feira (30) pelo ministro dos Transportes, George Santoro, no Valongo, em Santos.

“Estamos entregando essa fase que é uma interconexão de operação (entre as empresas ferroviárias). É importante, em termos de governança, para melhorar a produtividade do Porto. São mais cargas com menos tempo dentro de uma operação. Isso faz com que o Brasil tenha redução de custos logísticos e tenha mais segurança junto à população de Santos, porque a gente está apresentando soluções para conflitos urbanos”, declarou o ministro em coletiva.

A partir do CCOI, as quatro concessionárias ferroviárias farão um planejamento operacional unificado, com um fluxo de trens sincronizado de modo a tornar as operações portuárias mais eficientes.

As obras de infraestrutura avaliadas em R\$ 2 bilhões estão no plano de investimentos da MRS para a renovação da concessão da empresa, aprovado pelo Ministério dos Transportes e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



O que faz parte

Os investimentos abrangem seis novos pátios ferroviários (Prainha, Jurubatuba, Quilombo, Areais, Campo Grande e Fase 1 do pátio de Santos), que aumentarão a capacidade de filas, cruzamento e manobra de trens; modernização da via permanente, com substituição de mais de 90 km de linhas para perfil de trilho TR-68 e inclusão de 126 aparelhos de mudança de via (AMVs), que possibilitarão o aumento da carga por eixo para 32,5 toneladas; além de preparação da malha ferroviária para a circulação de trens mais longos, de 2,4 mil metros de comprimento, com 120 a 140 vagões.

Santoro: solução para conflitos (Vanessa Rodrigues/AT)

O plano também engloba a implementação de sistemas de sinalização avançados (CBTC e CTC) na Ferradura (trecho ferroviário de acesso ao Porto de Santos), totalizando 34 quilômetros de vias; além do viaduto de Cubatão e passarelas para pedestres em Santos e Guarujá.

Embora o maior fluxo de cargas para o cais santista utilize o modal rodoviário, Santoro avalia que a ampliação do ferroviário deverá reduzir a circulação de caminhões na Baixada Santista. “Quando você faz um investimento de R\$ 2 bilhões, tendo pátios, mecanismos de manobra e agilidade no processamento das ferrovias, elas ganham competitividade em relação aos caminhões. Com certeza, isso vai retirar caminhões das ruas de Santos e de Cubatão”.

Para o ministro, o ganho de eficiência permitirá ampliar a participação do modal ferroviário na movimentação de cargas ao longo da próxima década. “Isso vai fazer com que aumentemos a capacidade das ferrovias, mudando um pouquinho esse patamar nos próximos dez anos. O planejamento é chegar a 150 milhões de toneladas, mais que dobrando a capacidade. Isso provavelmente vai tirar algumas dezenas de milhares de caminhões do sistema intermunicipal”.

A empresa responsável confirma que o trabalho em conjunto permitirá dobrar a capacidade de transporte ferroviário em um horizonte de dez a 15 anos. Isso porque o novo sistema aumentará a eficiência operacional e reduzirá o tempo de circulação dos trens. A expectativa é reduzir em torno de duas horas e meia o tempo de percurso de um trem.

Poderão ser operados trens de até 2,4 mil metros. Até então, as composições atingem mil metros. Com trens mais longos, é possível transportar muito mais carga utilizando a mesma faixa de circulação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/07/2026

AUMENTO DO NÍVEL DO MAR E OUTROS RISCOS CLIMÁTICOS E ESTRUTURAIS SÃO DESAFIOS NOS PORTOS EM SANTOS E PELO BRASIL

Estudo da Antaq aponta que instabilidade política, mudanças climáticas e transformações tecnológicas devem impactar de forma permanente o setor portuário brasileiro

Da A Tribuna.com.br 1 de julho de 2026



Segundo o estudo, a maior parte dos desafios enfrentados pelos portos brasileiros possui caráter estrutural e exigirá respostas permanentes (Alexsander Ferraz/AT)

Instabilidade política, conflitos geoeconômicos, excesso regulatório, aumento da carga tributária, interrupções em infraestruturas digitais críticas e falhas nas cadeias globais de suprimentos. Esses foram os seis temas classificados como críticos no curto prazo identificados no estudo Riscos Globais Portuários, divulgado nesta terça-feira (30) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O levantamento inédito identifica os principais desafios capazes de impactar o setor portuário brasileiro até 2035 e oferece subsídios estratégicos para o planejamento de longo prazo.

Segundo o estudo, 73,7% dos riscos avaliados permanecem elevados tanto no curto quanto no longo prazo, demonstrando que a maior parte dos desafios enfrentados pelos portos brasileiros possui caráter estrutural e exigirá respostas permanentes.

“Mais do que identificar riscos, esse projeto oferece diretrizes para fortalecer a capacidade de adaptação do setor portuário. É um trabalho que transforma diagnóstico em planejamento e conhecimento em melhores decisões regulatórias”, afirma o diretor-relator Alber Vasconcelos.

Na dimensão ambiental, as mudanças climáticas aparecem como o principal risco para 2035. Eventos extremos, elevação do nível do mar, erosão costeira, escassez de recursos naturais e os desafios da

descarbonização do transporte marítimo tendem a influenciar diretamente a infraestrutura e as operações portuárias.

Na área tecnológica, o levantamento aponta que a crescente digitalização dos portos amplia a necessidade de investimentos em segurança cibernética, proteção das infraestruturas críticas, integração entre sistemas digitais e operacionais e qualificação de profissionais para acompanhar o avanço da automação e da inteligência artificial.

Na esfera econômica, fatores como instabilidade política, excesso regulatório, aumento de impostos e perda de competitividade internacional figuram entre os principais desafios para o setor.

No cenário geopolítico, conflitos comerciais e alterações nas rotas globais de comércio podem modificar significativamente os fluxos logísticos mundiais.

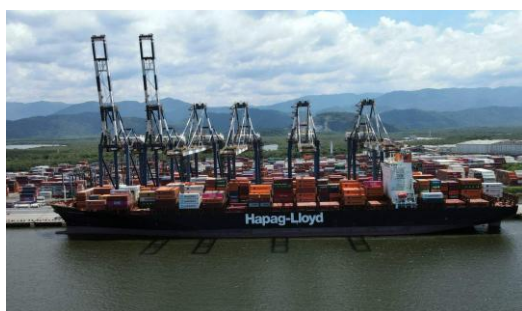
Integrante da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária para o biênio 2025-2026, o estudo foi desenvolvido no âmbito do acordo de cooperação técnica firmado entre a Agência e a Universidade Federal do Maranhão (UFMA).

“Mais do que mapear ameaças, o estudo consolida uma ferramenta de inteligência regulatória que permitirá orientar decisões de investimento, políticas públicas e estratégias de gestão de riscos, fortalecendo a capacidade de adaptação e de resposta do setor portuário diante de um ambiente global cada vez mais complexo e dinâmico”, explica, em nota, a Antaq.

O levantamento

O levantamento adaptou à realidade brasileira a metodologia utilizada pelo Fórum Econômico Mundial em seu relatório anual de riscos globais. Para isso, reuniu revisão da literatura científica, análise de relatórios de sustentabilidade publicados por portos brasileiros e contribuições de 125 especialistas e gestores do setor portuário. Como resultado, foram elaborados um relatório completo e um relatório executivo.

Resumo: como foi realizada a adaptação metodológica ao contexto brasileiro, integrando literatura científica, relatórios de sustentabilidade portuária e consulta a 125 especialistas, resultando na produção de duas versões do estudo — completa e executiva.



Levantamento será referência para elaboração de políticas públicas (Alexsander Ferraz/AT)

Fortalecer planejamento estratégico

Além do diagnóstico, o estudo Riscos Globais Portuários apresenta recomendações voltadas ao fortalecimento da resiliência do sistema portuário brasileiro. Entre elas estão a implementação de estratégias integradas de adaptação climática e modernização digital, a criação de um sistema contínuo de monitoramento de riscos e o fortalecimento de

parcerias com universidades e centros de pesquisa.

Outros pontos são o incentivo ao desenvolvimento de soluções inovadoras e a incorporação da gestão de riscos aos processos de planejamento estratégico das autoridades portuárias.

As recomendações também incluem mecanismos de financiamento para investimentos em infraestrutura resiliente e capacitação de recursos humanos, reconhecendo que a preparação para os desafios futuros dependerá da atuação coordenada entre poder público, autoridades portuárias, operadores, armadores e demais agentes da cadeia logística.

Os resultados do estudo passam a integrar a base técnica da Antaq para orientar a formulação de políticas regulatórias e podem servir de referência ao Ministério de Portos e Aeroportos na elaboração de políticas públicas ao setor.

“Na agência, os achados também poderão ser considerados na avaliação da pertinência de fatores relacionados às análises de reequilíbrio dos contratos, fortalecendo uma atuação regulatória cada vez mais baseada em evidências e contribuindo para a modernização do setor portuário diante dos desafios globais”, diz a Antaq.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/07/2026

PORTO DE SANTOS REALIZA VISITA TÉCNICA A PORTOS DA BAHIA PARA TROCA DE EXPERIÊNCIAS

Equipe conheceu operações em Salvador e Aratu e discutiu práticas de gestão e oportunidades de melhoria entre as autoridades portuárias

Por A Tribuna.com.br 30 de junho de 2026



Porto de Salvador, na Bahia (Codeba/Divulgação)

Com o objetivo de promover a troca de experiências e fortalecer a cooperação entre as autoridades portuárias brasileiras, uma equipe técnica do Porto de Santos realizou, na semana passada, uma visita aos portos administrados pela Companhia Docas da Bahia (Codeba).

A comitiva santista conheceu a infraestrutura dos portos de Salvador e Aratu, as rotinas operacionais, os processos administrativos e as principais práticas de gestão adotadas.

O gerente de Administração de Recursos Humanos e Saúde Ocupacional do Porto de Santos, Tiago Rodrigues, avaliou positivamente a experiência. “Saímos muito satisfeitos e surpresos com as instalações. Conseguimos identificar oportunidades de melhoria para o Porto de Santos e também compartilhar sugestões que podem contribuir com a Codeba”, disse.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/08/2026

CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO PRORROGADA PELA SEGUNDA VEZ; VEJA O NOVO PRAZO

É a segunda extensão do processo, que envolve contrato bilionário e obras de aprofundamento do canal

Da A Tribuna.com.br 30 de junho de 2026



Canal de navegação tem 24,6 quilômetros de extensão, 220 metros de largura e 15 de profundidade (Vanessa Rodrigues/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou, pela segunda vez, o período da consulta pública sobre a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos, que terminaria nesta terça-feira (30). O novo prazo para envio das contribuições é até o dia 31 de julho.

A consulta foi aberta em 17 de março. Inicialmente, terminaria em 2 de maio, mas foi prorrogada pela primeira vez até 1º de julho. Em nota, a Antaq diz que o novo adiamento “decorre da necessidade de recompor o período de consulta pública após uma indisponibilidade no sistema de participação social”.

Serão consideradas pela Agência as contribuições que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas, enviadas no formulário eletrônico disponível no [site](#).

Imagens digitais, como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail anexoaudiencia022026@antaq.gov.br. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte.

E a audiência?

A agência cancelou a audiência pública virtual sobre a concessão do canal, que seria realizada em 23 de abril. Na época, informou que uma nova data será divulgada “oportunamente” e que o formato mudaria para híbrido, com etapa presencial em Brasília. Até o momento, porém, não foi definida nova data.

O projeto envolve um fluxo financeiro de R\$ 23,4 bilhões ao longo do contrato de 25 anos, prorrogável até 70 anos. O investimento mínimo obrigatório em infraestrutura, até o oitavo ano de contrato, é de R\$ 688,1 milhões.

O modelo de concessão do canal aquaviário de Santos engloba dragagens de aprofundamento para 16 e 17 metros e estudo de viabilidade para 18 metros, manutenção e implementação do VTMS (sistema de controle e monitoramento de tráfego).

O canal de navegação tem 24,6 quilômetros de extensão (divididos em quatro trechos), 220 metros de largura, profundidade de 15 metros e calado operacional homologado entre 13,5 metros na baixa-mar e 14,5 metros na preamar.

A Autoridade Portuária de Santos (APS), porém, não aguarda a concessão para iniciar o aprofundamento do canal. No último dia 12, a gestora do Porto assinou contrato com a Jan de Nul do Brasil, de R\$ 617,9 milhões, com o objetivo de chegar a 16 metros.

O acordo, porém, foi suspenso pela Justiça no dia 16. A APS ingressou com recurso e aguarda a decisão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/08/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO DA CAGECE: SÓ 1 DOS 5 BLOCOS REGIONAIS É ARREMATADO POR R\$ 3,74 BILHÕES

Sem concorrentes, Consórcio Ceará Saneamento arremata único bloco do leilão de PPP da Cagece, com R\$ 3,74 bi em contrato e R\$ 1,08 bi em investimentos para 23 municípios do Ceará

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



Sessão de lances do leilão de PPP de esgotamento sanitário foi realizada na B3, em São Paulo – Foto: Divulgação

A Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece) e o Governo do Ceará realizaram nesta terça-feira (30) o leilão para a concessão administrativa dos serviços de esgotamento sanitário em 23 municípios cearenses, na B3, em São Paulo. Dos cinco blocos regionais ofertados, apenas um, o Norte-Litorâneo, recebeu proposta única, vencida pelo Consórcio

Ceará Saneamento, sem concorrentes, com um lance de R\$ 3,74 bilhões, equivalente a um deságio de 1,15% sobre o valor de referência previsto no edital. A concessão, com vigência de 28 anos, deve beneficiar cerca de 276 mil pessoas e prevê investimentos da ordem de R\$ 1,08 bilhão em infraestrutura de coleta e tratamento de esgoto.

O Consórcio Ceará Saneamento é formado pelas empresas Terracom Concessões e Participações Ltda., CDG Concessões e Participações Ltda., Cosampa Construções Ltda., Gimma Engenharia Ltda., Ellenço Participações Ltda. e Vale do Rio Novo Engenharia e Construções Ltda., liderado pela Terracom.

O bloco arrematado, batizado de Norte-Litorâneo, reúne 23 municípios que vão de Sobral a Jijoca de Jericoacoara: Acaraú, Alcântaras, Bela Cruz, Cariré, Coreaú, Cruz, Forquilha, Frecheirinha, Groaíras, Hidrolândia, Itatira, Jijoca de Jericoacoara, Marco, Martinópole, Massapê, Meruoca, Moraújo, Morrinhos, Santa Quitéria, Santana do Acaraú, Senador Sá, Sobral e Uruoca.

A futura concessionária ficará responsável pela implantação, ampliação, operação e manutenção dos sistemas de esgotamento sanitário nesses municípios, incluindo redes coletoras, estações elevatórias, estações de tratamento de esgoto e ligações domiciliares. A Cagece mantém a responsabilidade pelo relacionamento com os clientes, a arrecadação das tarifas e a interlocução com o ente regulador, prefeituras e microrregiões.

“Eu vejo de forma muito positiva pois vai ampliar e seguir com a universalização do esgotamento sanitário no Ceará. Isso vai modificar a realidade nesses municípios, melhorar a economia, levar qualidade de vida das pessoas, contribuir com a preservação do meio ambiente e dos recursos hídricos”, afirmou Neuri Freitas, presidente da Cagece.



Consórcio vencedor vai investir R\$ 1,08 bilhão em redes coletoras e estações de tratamento de esgoto – Foto: Divulgação

Quatro blocos ficam sem proposta

Dos cinco blocos colocados em disputa, quatro não receberam nenhum lance. Neuri Freitas afirmou que a companhia pretende reavaliar o edital e relançar o certame para os blocos remanescentes ainda neste ano. “Acredito que, em breve, faremos essa reavaliação, esperamos estar de volta na bolsa.

Vamos fazer isso de imediato, quem sabe antes do final de ano, para realizar o leilão. O edital será modificado e voltaremos a apresentar aos órgãos competentes para aprovação”, disse o presidente da companhia.

Segundo Diego Oliveira, superintendente de Parcerias do Interior da Cagece, a divisão dos blocos seguiu critérios de isonomia entre as microrregiões, considerando aspectos econômico-financeiros, atratividade e desafio operacional de cada área. “A gente levou questões de isonomia que levaram em consideração aspectos econômicos, financeiros, a atratividade, a sustentabilidade do projeto e o desafio operacional para tentar igualar esse tratamento entre todos os blocos”, explicou Oliveira ao Movimento Econômico.

O projeto e seu objetivo

O modelo de Parceria Público-Privada permite ao Governo do Ceará transferir à iniciativa privada a execução, a operação e o financiamento das obras de esgotamento sanitário, sem comprometer diretamente o orçamento público nem o limite de endividamento do estado. Em vez de arcar sozinho com os investimentos, o governo paga uma contraprestação mensal ao longo dos 28 anos de contrato, condicionada ao cumprimento de metas de cobertura e qualidade do serviço, o que reduz o risco fiscal e acelera a velocidade das obras em relação à execução exclusivamente pública.

Por trás da estratégia está a meta de universalização prevista no Marco Legal do Saneamento, que exige 90% de cobertura de coleta e tratamento de esgoto até 2033. Hoje, grande parte dos 127

municípios do interior cearense atendidos pela Cagece ainda tem índices de tratamento de esgoto muito abaixo desse patamar. Ao fracionar o estado em cinco blocos regionais, o governo busca atrair investidores de diferentes portes e especialidades, equilibrando a atratividade econômica entre microrregiões mais e menos rentáveis, o que explica por que apenas o bloco Norte-Litorâneo, que inclui um polo urbano maior como Sobral, recebeu proposta nesta primeira rodada.

O leilão realizado nesta terça-feira é a etapa final da Concorrência Pública Internacional nº 20260001, cujo edital foi publicado no Diário Oficial da União e abriu o processo licitatório para a concessão administrativa dos serviços necessários à universalização do esgotamento sanitário em 127 municípios cearenses atendidos pela Cagece. O cronograma previa a entrega de propostas e documentações em 24 de junho, também na B3, com a sessão de lances marcada para esta terça-feira.



Bloco arrematado vai universalizar o esgotamento sanitário em 23 municípios, entre eles Sobral – Foto: Divulgação Foto: Rayane Mainara/Cagece

Para viabilizar a execução, os 127 municípios foram organizados em cinco blocos regionais: Norte-Litorâneo, Centro-Sul, Centro-Leste, Três Climas-Maciço e Sertões de Crateús-Ibiapaba. A divisão busca otimizar a gestão dos serviços e garantir maior eficiência operacional na implantação e expansão dos sistemas de esgoto em cada microrregião.

O conjunto das PPPs representa um investimento estimado em quase R\$ 7 bilhões ao longo de 28 anos, somando recursos do Governo do Ceará e da Cagece. A meta da companhia é alcançar a universalização da coleta e do tratamento de esgoto para 90% da população de cada município até 2033, com expectativa de beneficiar cerca de 1,5 milhão de pessoas ao longo da vigência dos contratos.

Segundo Diego Oliveira, a estratégia de universalização da Cagece passa por três frentes: as PPPs já vigentes, a nova parceria licitada nesta terça-feira e a execução direta de obras pela própria companhia. “A Cagece contará com as PPPs, as duas PPPs já vigentes. Temos uma terceira PPP agora, que foi licitada para 23 municípios. A gente vai fazer uma reavaliação, para relançamento desse projeto e a Cagece também continuará executando obras diretamente”, afirmou.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 30/06/2026

PORTO PIAUÍ TEM 1ª ATRACAÇÃO DE NAVIO DE CARGA NO TERMINAL DE USO PRIVADO

Navio Konta II atracou no Terminal de Uso Privado do Porto Piauí em Luís Correia na segunda-feira (29) para receber 9 mil toneladas de minério, encerrando dependência do estado aos terminais do Maranhão e Ceará

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Navio graneleiro Konta II atraca no Berço 401 do Terminal de Uso Privado do Porto Piauí, destinado ao desembarque de minério de ferro. Foto: Juliana Zalc/Governo do Piauí

O Piauí inaugurou as operações no comércio internacional com o início das atividades do Porto Piauí, em Luís Correia, encerrando um período de 116 anos de espera por estrutura própria de exportação de cargas de grande porte.



O navio graneleiro Konta II atracou no Terminal de Uso Privado (TUP) no final da tarde da segunda-feira (29) para receber o primeiro carregamento de minério de ferro do terminal, com destino à China.

Para viabilizar o início imediato dos embarques, o porto adotou a técnica de transbordo de granéis entre embarcações, inédita no Brasil, segundo a Companhia Porto Piauí. O modelo dispensa a conclusão de estruturas portuárias mais complexas na costa e já é aplicado em países como Equador, Singapura e Guiné-Bissau para contornar limitações de calado em terminais que recebem navios de grande porte.

Com a adoção do transbordo, o governo estadual antecipou o cronograma de operações em até três anos e reduziu os custos iniciais de implantação do projeto, segundo a companhia. O navio entrou no canal de navegação por volta das 16h, navegando entre 3 e 5 nós de velocidade, equivalente a 5 km/h a 9 km/h, e atracou por volta das 17h, após manobra na bacia de evolução.

Transbordo em alto-mar substitui estrutura portuária convencional
O processo de escoamento envolve três classes de embarcações. O Konta II, com 109 metros de comprimento e 26,8 metros de largura e capacidade para cerca de 9 mil toneladas de minério por viagem, recebe a carga diretamente no TUP. Em seguida, navega até uma área de fundeio a cerca de 37 quilômetros da costa piauiense.

Nesse ponto, o graneleiro se posiciona ao lado do chamado navio-pulmão, estrutura flutuante equipada com galpões, esteiras e guindastes, que funciona como armazém marítimo e plataforma de transferência. O minério é então transferido do navio-pulmão para um navio de classe oceânica, com capacidade de carga superior a 100 mil toneladas, projetado para viagens de longa distância.

O diretor de Gestão Operacional da Companhia Porto Piauí, Fábio Freitas, afirmou que a solução técnica alinha o estado às mudanças recentes na navegação de longo curso. “O comércio internacional cresceu buscando usar embarcações maiores, de maior capacidade, mas os portos mais antigos não cresceram na mesma velocidade. Essa solução reúne grandes volumes de carga e torna a operação mais eficiente no curto prazo”, afirmou Freitas.

A operação contou com a participação de cinco empresas especializadas em apoio marítimo, agenciamento marítimo, operação dos navios, rebocadores e arqueação, sob acompanhamento da Marinha do Brasil.

Agronegócio deve ser o próximo eixo de exportação via Porto Piauí
O governador Rafael Fonteles acompanhou a chegada do navio a bordo de um helicóptero e afirmou que a operação supera desconfiças sobre a viabilidade técnica e comercial do projeto. “Foram 116 anos de espera até este momento histórico. Muita gente dizia que não haveria empresa interessada ou que o navio não atracaria. Ontem mostramos, na prática, que o projeto é viável. Agora estamos focados nos próximos passos”, afirmou Fonteles.

O minério de ferro embarcado tem origem em Piripiri, no interior do Piauí, na primeira operação comercial do porto com minério produzido inteiramente no estado, segundo o Cidadeverde.com. O governador indicou que o agronegócio será o próximo setor beneficiado pela estrutura logística ainda em 2026. “O minério de ferro já é uma realidade e, em breve, também iniciaremos a exportação de grãos. O porto nasce com esses dois grandes eixos, mas está preparado para receber outros tipos de cargas e ampliar cada vez mais a atividade econômica do estado”, afirmou Fonteles.

A operação encerra a dependência exclusiva do Piauí dos portos de Itaqui, no Maranhão, e Pecém, no Ceará, para o escoamento de produtos do estado. O cais do Porto Piauí foi concluído em 14 meses, com investimento de R\$ 200 milhões na primeira etapa de infraestrutura, segundo nota publicada pela Assembleia Legislativa do Piauí em 9 de julho de 2025.

***Com informações do Governo do Piauí**

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 30/06/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

RISCOS GLOBAIS PORTUÁRIOS: ESTUDO IDENTIFICA DESAFIOS QUE DEVEM MOLDAR OS PORTOS BRASILEIROS ATÉ 2035



Desenvolvido em parceria com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA), projeto oferece subsídios para o planejamento estratégico e o fortalecimento da resiliência do setor portuário.

Brasília, 30/06/2026 - Em um cenário marcado por mudanças climáticas, tensões geopolíticas, transformação digital e novas exigências do comércio internacional, antecipar riscos tornou-se uma condição essencial para garantir a competitividade dos portos. Com esse objetivo, a Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou o projeto “Riscos Globais Portuários”, estudo inédito que identifica os principais desafios capazes de impactar o setor portuário brasileiro até 2035 e oferece subsídios estratégicos para o planejamento de longo prazo.

Integrante da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária para o biênio 2025-2026, o projeto foi desenvolvido no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a Agência e a Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Após ser encaminhado à ANTAQ, o estudo foi analisado pela Superintendência de ESG e Inovação (SESGI). A proposta, relatada pelo diretor Alber Vasconcelos, destaca a importância da antecipação de riscos para o setor: “Os portos brasileiros estão inseridos em um ambiente cada vez mais complexo e sujeito a mudanças rápidas. Antecipar riscos é uma condição essencial para fortalecer o planejamento, aumentar a resiliência do setor e garantir que a regulação acompanhe essa nova realidade”, afirma o diretor.

Mais do que mapear ameaças, o estudo consolida uma ferramenta de inteligência regulatória que permitirá orientar decisões de investimento, políticas públicas e estratégias de gestão de riscos, fortalecendo a capacidade de adaptação e de resposta do setor portuário diante de um ambiente global cada vez mais complexo e dinâmico.

Inteligência para antecipar cenários

O levantamento adaptou à realidade brasileira a metodologia utilizada pelo Fórum Econômico Mundial em seu relatório anual de riscos globais. Para isso, reuniu revisão da literatura científica, análise de relatórios de sustentabilidade publicados por portos brasileiros e contribuições de 125 especialistas e gestores do setor portuário.

Como resultado, foram elaborados um Relatório Completo e um Relatório Executivo, documentos que passam a servir como referência para o desenvolvimento de políticas públicas, ações regulatórias e estratégias voltadas ao fortalecimento do sistema portuário nacional.

Os riscos que já preocupam o setor

O estudo identificou seis riscos classificados como críticos no curto prazo, todos com elevada percepção entre os especialistas consultados:

* instabilidade política;



- * conflitos geoeconômicos;
- * excesso regulatório;
- * aumento da carga tributária;
- * interrupções em infraestruturas digitais críticas;
- * falhas nas cadeias globais de suprimentos.

Outro dado chama atenção: 73,7% dos riscos avaliados permanecem elevados tanto no curto quanto no longo prazo, demonstrando que a maior parte dos desafios enfrentados pelos portos brasileiros possui caráter estrutural e exigirá respostas permanentes: “Mais do que identificar riscos, este projeto oferece diretrizes para fortalecer a capacidade de adaptação do setor portuário. É um trabalho que transforma diagnóstico em planejamento e conhecimento em melhores decisões regulatórias”, afirma o diretor-relator Alber Vasconcelos.

Mudanças climáticas e transformação digital lideram tendências

Na dimensão ambiental, as mudanças climáticas aparecem como o principal risco para 2035. Eventos extremos, elevação do nível do mar, erosão costeira, escassez de recursos naturais e os desafios da descarbonização do transporte marítimo tendem a influenciar diretamente a infraestrutura e as operações portuárias.

Já na dimensão tecnológica, o estudo aponta que a crescente digitalização dos portos amplia a necessidade de investimentos em segurança cibernética, proteção das infraestruturas críticas, integração entre sistemas digitais e operacionais e qualificação de profissionais para acompanhar o avanço da automação e da inteligência artificial.

Na esfera econômica, fatores como instabilidade política, excesso regulatório, aumento de impostos e perda de competitividade internacional figuram entre os principais desafios para o setor. No cenário geopolítico, conflitos comerciais e alterações nas rotas globais de comércio podem modificar significativamente os fluxos logísticos mundiais.

Planejamento para um setor mais resiliente

Além do diagnóstico, o projeto apresenta recomendações voltadas ao fortalecimento da resiliência do sistema portuário brasileiro. Entre elas estão a implementação de estratégias integradas de adaptação climática e modernização digital, a criação de um sistema contínuo de monitoramento de riscos, o fortalecimento de parcerias com universidades e centros de pesquisa, o incentivo ao desenvolvimento de soluções inovadoras e a incorporação da gestão de riscos aos processos de planejamento estratégico das autoridades portuárias.

As recomendações também incluem mecanismos de financiamento para investimentos em infraestrutura resiliente e capacitação de recursos humanos, reconhecendo que a preparação para os desafios futuros dependerá da atuação coordenada entre poder público, autoridades portuárias, operadores, armadores e demais agentes da cadeia logística.

Os resultados do estudo passam a integrar a base técnica da ANTAQ para orientar a formulação de políticas regulatórias e poderão servir de referência ao Ministério de Portos e Aeroportos na elaboração de políticas públicas para o setor. No âmbito da Agência, os achados também poderão ser considerados na avaliação da pertinência de fatores relacionados às análises de reequilíbrio dos contratos, fortalecendo uma atuação regulatória cada vez mais baseada em evidências e contribuindo para a modernização do setor portuário diante dos desafios globais.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 01/07/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PLANO SAFRA DE R\$ 525 BILHÕES DEVE AMPLIAR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM PORTOS E HIDROVIAS NACIONAIS

Secretária executiva do MPor, Thayrine Oliveira, destaca que safra recorde exige investimentos em logística para garantir competitividade ao agronegócio brasileiro



Plano Safra reforça a importância dos investimentos em infraestrutura. Foto: Sérgio Francês/MPor

O volume recorde de recursos do Plano Safra 2026/2027, lançado nesta terça-feira (30) pelo Governo do Brasil, amplia as perspectivas de crescimento da produção agropecuária e reforça a importância de uma infraestrutura logística cada vez mais eficiente para levar os produtos brasileiros aos mercados interno e externo. Com R\$ 525,1 bilhões em crédito e instrumentos de política agrícola, R\$ 9 bilhões a mais que em 2025/2026, o incentivo chega em um momento de forte expansão do

agronegócio brasileiro, impulsionado pelo desempenho das exportações.

Durante o evento, o presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, destacou a contribuição do setor para a economia nacional. “Nós batemos recorde de exportação no ano passado, dos 349 bilhões de dólares exportados pelo Brasil, 169 bilhões vieram do agro. Tem um efeito fantástico, no sentido de estabilidade e de fortalecimento da economia brasileira”, afirmou.

Representando o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a secretária executiva Thayrine Oliveira participou da cerimônia no Palácio do Planalto e destacou que o aumento da produção agrícola e das exportações torna ainda mais estratégico o fortalecimento da infraestrutura logística do país. “Os portos brasileiros são a principal porta de saída do comércio exterior e a integração entre os diferentes modais torna o escoamento da safra mais eficiente, reduz custos e diminui prazos. Os recursos anunciados pelo Plano Safra também impulsionam a demanda por uma logística cada vez mais moderna e competitiva”, destacou Thayrine.

Hidroviás ganham espaço no escoamento de grãos

O avanço da produção agrícola também tem ampliado a participação das hidroviás no transporte de cargas. De acordo com o Anuário Agrologístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a participação do modal hidroviário na exportação de grãos passou de 8% em 2010 para 15% em 2025, consolidando-se como alternativa estratégica para reduzir custos e aumentar a eficiência logística.

O estudo destaca ainda a importância da soja, principal produto exportado pelo Brasil, que passa obrigatoriamente pelos portos nacionais. Em 2025, as exportações do grão alcançaram 108,18 milhões de toneladas, volume 9,5% superior ao registrado em 2024.

O Estado do Mato Grosso permaneceu como principal estado produtor e exportador, com 32,06 milhões de toneladas embarcadas. Entre os corredores de exportação, o Porto de Santos liderou a movimentação, com 34,57 milhões de toneladas, seguido pelos portos de Itaquí (MA), Paranaguá (PR), Barcarena (PA) e Rio Grande (RS). A China segue como o principal destino da soja brasileira, respondendo por 85,4 milhões de toneladas adquiridas, o equivalente a 78,9% das exportações do produto.

“O Ministério de Portos e Aeroportos tem papel fundamental para garantir o escoamento dessa produção crescente. Portos e hidroviás são elos estratégicos para que o Brasil mantenha sua

competitividade internacional, fortaleça a segurança alimentar e transforme o crescimento do agronegócio em desenvolvimento econômico e geração de oportunidades”, concluiu Thairyne Oliveira.

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

Data: 01/07/2026

EM ASSUNÇÃO, TOMÉ FRANCA FALA EM PARCERIA PARA AVANÇAR NA INTEGRAÇÃO HIDROVIÁRIA NO MERCOSUL

Com o presidente Lula, ministro de Portos e Aeroportos defendeu o compromisso dos países para implementar a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai



MPor discute avanço da concessão da Hidrovia do Rio Paraguai durante encontro com líderes dos países do Mercosul, em Assunção. Foto: Ricardo Stuckert/PR

No Paraguai, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou, nesta terça-feira (30), da 68ª Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul e Estados Associados, em Assunção, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. No encontro, um dos principais temas defendidos pelo Brasil foi o avanço da concessão da Hidrovia do Rio Paraguai, considerada estratégica para ampliar a

competitividade e o comércio entre os países do bloco.

Durante a Cúpula, o presidente Lula reforçou a importância da pauta para a integração regional. "A Hidrovia Paraguai-Paraná constitui outro pilar da nossa integração. O fortalecimento de sua governança, alicerçada na liberdade de negociação, na cooperação e no diálogo entre os países da Bacia do Prata, permitirá explorar plenamente seu potencial", afirmou.

Para o ministro Tomé Franca, a cooperação entre os países é fundamental para viabilizar o projeto, que vai ampliar a conexão entre os países do Mercosul. "Essa é uma pauta prioritária para o Governo do Brasil e para o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Entendemos a importância da hidrovia para o desenvolvimento do Brasil e da América do Sul como um caminho para garantir segurança jurídica e segurança operacional", pontuou.

Na reunião bilateral com a ministra de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai, Claudia Centurión, Tomé Franca destacou o interesse em concluir, ainda em 2026, o acordo bilateral necessário para a implementação da concessão dos trechos compartilhados da hidrovia. A expectativa é de que, após a homologação do entendimento entre os países, sejam adotadas as medidas para conceder os serviços essenciais à navegação, conforme as deliberações da comissão mista responsável pelo projeto.

A ministra Claudia Centurión afirmou que os países alinharam premissas consideradas fundamentais para o avanço das negociações, entre elas a adequação do modelo de concessão proposto pelo Governo brasileiro e a necessidade de dar celeridade ao processo. "Definimos que será realizada uma nova rodada de negociações na segunda quinzena de julho, quando será apresentada uma contraproposta brasileira acompanhada de um cronograma com as etapas previstas até o fim do ano", ressaltou.

E reforçou que a Hidrovia Paraguai-Paraná é estratégica para o desenvolvimento econômico do país e para a integração regional. "Queremos consolidar a hidrovia como um grande corredor para o comércio e para a circulação de pessoas e bens. Estamos comprometidos em seguir investindo e construindo uma visão de longo prazo que fortaleça o crescimento e a competitividade da região", finalizou Claudia Centurión.

Corredor estratégico para o Mercosul

A Hidrovia do Rio Paraguai é um dos principais corredores logísticos da América do Sul. Com mais de 1,3 mil quilômetros em território brasileiro, liga Cáceres (MT) até a foz do Rio Apa, na divisa com o Paraguai, e integra um sistema hidroviário que se estende até Nueva Palmira, no Uruguai.

O corredor é fundamental para o transporte de minérios, grãos e produtos agropecuários produzidos no Centro-Oeste, conectando a produção brasileira aos mercados internacionais por meio da Bacia do Prata.

Além das negociações para a concessão, o Governo do Brasil está ampliando os investimentos no setor. Entre os destaques está o recurso de R\$ 4,32 bilhões, priorizado pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para a construção de 400 balsas mineradoras e 15 empurradores fluviais destinados ao transporte de minério pelos rios Paraguai e Paraná.

O projeto vai ampliar a capacidade da navegação interior, fortalecer a indústria naval brasileira e deve elevar em 16% a frota nacional de transporte hidroviário de cargas, além de gerar cerca de 5,5 mil empregos diretos e indiretos.

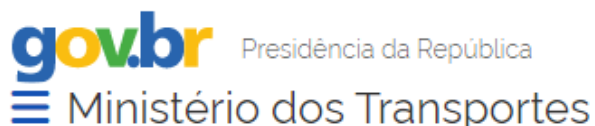
O ministro Tomé Franca destacou que o Brasil trabalha para avançar nas tratativas e construir uma solução conjunta com os países que compartilham a hidrovia. "É do nosso forte interesse conseguir avançar com essa concessão. Precisamos que cada um dos países envolvidos esteja integrado e se posicione para que possamos avançar nas tratativas", disse.

Cúpula do Mercosul

A reunião bilateral integrou a programação da 68ª Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul e Estados Associados, realizada também em Assunção. Ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro Tomé Franca participou do encontro que reuniu líderes dos países membros e associados do bloco para discutir medidas de aprofundamento da integração regional, fortalecimento do comércio, agenda social e desenvolvimento.

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

Data: 01/07/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES FIRMA ACORDOS ESTRATÉGICOS PARA DESTINAR TRECHOS FERROVIÁRIOS NO SUL E SUDESTE DO PAÍS

Segmentos ferroviários sem viabilidade econômica para o transporte de cargas, localizados em 18 municípios no Paraná e Espírito Santo, permitirão a implantação de novos projetos de mobilidade urbana, turismo e desenvolvimento regional



Acordos assinados pelo Ministério dos Transportes abrem caminho para novos projetos de mobilidade, turismo e desenvolvimento regional. - Foto: Cleber Carvalho/MT

Nesta terça-feira (30), o ministro dos Transportes, George Santoro, assinou acordos de cooperação técnica que viabilizam a cessão de trechos ferroviários inoperantes nas regiões Sul e Sudeste. A ação marca mais uma etapa do aproveitamento da infraestrutura ociosa em benefício da população do Paraná e do



Espírito Santo.

"É muito importante para o Governo do Brasil reaproveitar os ativos hoje ociosos. É o início de uma série de chamamentos que vamos realizar para devolver essas áreas à sociedade. Quando não há viabilidade para a operação ferroviária de cargas, faz mais sentido permitir que estados e municípios desenvolvam projetos que atendam às necessidades das pessoas", detalhou George Santoro.

O compromisso representa o início dos atos preparatórios para destinar aos estados as áreas nas quais não foram identificadas vantagens comerciais para a renovação de concessões voltadas ao escoamento de cargas. O ministro ressaltou que a iniciativa vem sendo realizada com sucesso nas demais unidades federativas.

"É um modelo inovador que já testamos com sucesso em Araraquara (SP) e que agora está sendo ampliado para outros estados. Trabalhamos ainda nos projetos de Aracaju (SE) e Campina Grande (PB), sempre com o objetivo de aproveitar a infraestrutura ferroviária existente para implantar soluções de transporte. Nossa expectativa é deixar um legado de projetos consolidados, aptos a serem levados ao mercado e a contribuir para o fortalecimento da mobilidade nacional", completou.

FCA

No território capixaba, são cerca de 260 quilômetros da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), controlada pela VLI, que, de acordo com o governo estadual, podem ser aproveitados para outros fins de interesse público, como turismo, lazer ou projetos de mobilidade urbana.

Ao todo, a iniciativa favorece os moradores de 11 municípios do Espírito Santo: Vila Velha, Cariacica, Viana, Domingos Martins, Marechal Floriano, Alfredo Chaves, Vargem Alta, Cachoeiro de Itapemirim, Atilio Vivacqua, Muqui e Mimoso do Sul.

"Estamos prontos para assumir esse patrimônio ferroviário e desenvolver um projeto capaz de integrar os municípios, fortalecer o turismo, o esporte, a economia e impulsionar novas vocações ao longo desse corredor. A ferrovia atravessa grande parte do território capixaba e representa uma oportunidade de promover desenvolvimento, melhorar a qualidade de vida da população e dar uma nova destinação a uma infraestrutura que hoje está subutilizada", destacou o governador do Espírito Santo, Ricardo Ferraço.

Malha Sul

Já no Sul do país, a medida abre caminho para a destinação de trechos ferroviários que somam entre 50 e 80 quilômetros de extensão, atualmente sob concessão da Rumo, nos municípios paranaenses de Arapoti, Carambeí, Castro, Jaguariaíva, Piraí do Sul, Ponta Grossa e Ventania.

O prefeito de Piraí do Sul, Henrique de Oliveira, apresentou os planos de utilizar a futura área cedida para novos instrumentos culturais da cidade.

"Estruturamos o projeto de uma galeria de cultura e arte, juntamente com um parque urbano. Para nós, este documento representa a oportunidade de escrever uma nova história para o nosso município", relatou.

A partir da assinatura dos documentos, serão contratados estudos para definir as diretrizes necessárias para o repasse dos trechos ferroviários.

"Nos últimos três anos, levantamos um diagnóstico de toda a nossa malha ferroviária, que permitiu identificar os ativos sem tanta relevância para o Ministério, mas que são de grande aproveitamento para as prefeituras e para os estados", finalizou o ministro dos Transportes.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 30/06/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA VIADUTO EM BARRA MANSA (RJ) QUE AMPLIA A INTEGRAÇÃO ENTRE RODOVIA E FERROVIA

Com investimento de R\$ 38,6 milhões, obra integra o projeto de requalificação ferroviária do município e melhora a mobilidade urbana na região



Obra reduz interferências entre veículos e trens e melhora a circulação no município fluminense. - Foto: Divulgação/Prefeitura de Barra Mansa (RJ)

Esperada há mais de uma década, a população de Barra Mansa (RJ) passa a contar, a partir desta terça-feira (30), com uma nova ligação viária sobre a linha férrea do município. Entregue pelo Ministério dos Transportes, o Viaduto Rodoviário Saint-Gobain recebeu investimento de R\$ 38,6 milhões do Governo do Brasil e elimina um dos principais pontos de conflito entre o trânsito urbano e a operação ferroviária.

"A entrega deste viaduto representa muito mais do que uma obra de infraestrutura. Estamos solucionando um conflito histórico entre a ferrovia e a cidade, ampliando a segurança, melhorando a mobilidade urbana e garantindo mais qualidade de vida para quem vive em Barra Mansa", afirmou o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A estrutura integra o projeto de adequação da linha férrea no perímetro urbano da cidade e melhora a mobilidade em uma das regiões de maior circulação do município. Além de aumentar a segurança viária para motoristas e pedestres, o viaduto também reduz os impactos da operação ferroviária sobre o trânsito e contribui para tornar mais eficiente a circulação de veículos e trens.

"Estamos comemorando uma entrega muito representativa, que tem relevância para o modal ferroviário, melhora a segurança das operações e, ao mesmo tempo, amplia a mobilidade urbana. Para o cidadão, esse conjunto de benefícios é fundamental e fortalece um modal estratégico para a matriz de transportes e para a economia do país", destacou o diretor de Infraestrutura Ferroviária substituto do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Eloi Palma Filho.

Iniciado em 2010, o projeto passou por diferentes fases de execução e revisões técnicas até alcançar sua conclusão no atual governo. A entrega do empreendimento encerra uma demanda histórica de Barra Mansa e representa mais um avanço na requalificação ferroviária do município, com soluções que conciliam a operação dos trens e a mobilidade urbana.

"Hoje é um dia histórico. A entrega do viaduto marca mais uma etapa de um conjunto de obras que está transformando a cidade. Esse resultado só foi possível graças à parceria entre a União e a prefeitura, que trabalharam juntos para atender uma demanda histórica da população", afirmou o prefeito de Barra Mansa, Luiz Furlani Filho.

O servidor público Vicente Estevam da Mata, 63 anos, mora em Barra Mansa há 55 anos e também comemora a entrega. "Há 48 anos que eu ouço falar dessa obra e agora, de fato, ela está sendo concretizada. Ela é muito importante, vai desafogar o trânsito no fim da tarde e na hora do almoço. Vai adiantar a nossa vida."

Modernização ferroviária

A inauguração do Viaduto Saint-Gobain faz parte de um conjunto de investimentos do Governo do Brasil para modernizar a infraestrutura ferroviária e urbana da região. Em abril de 2026, o ministro dos Transportes, George Santoro, e o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, assinaram a ordem de serviço que autorizou o início das obras de adequação do Pátio Anísio Brás, na Ferrovia EF-105, na cidade do Rio de Janeiro.

Com investimento de R\$24,9 milhões, as intervenções ampliam a capacidade operacional da ferrovia, reforçam a segurança das operações e tornam mais eficiente o transporte de cargas entre Rio de Janeiro e São Paulo. O projeto também transfere as manobras ferroviárias para uma área mais adequada, melhora a circulação de veículos e reduz os impactos da operação ferroviária sobre a rotina da população.

Mobilidade urbana

Além da entrega do viaduto e das obras do Pátio Anísio Brás, Barra Mansa também recebeu um projeto de requalificação ferroviária com investimentos de R\$ 68,5 milhões do Governo do Brasil. A iniciativa melhora a integração entre a ferrovia e a cidade, amplia a eficiência da operação ferroviária e facilita o deslocamento diário da população.

Entre as ações previstas estão a construção de pontes, passarelas e viadutos, além da reorganização do sistema viário para eliminar interferências entre o tráfego urbano e a operação ferroviária.

Com isso, o projeto amplia a segurança dos moradores e cria condições para que áreas ocupadas pela operação ferroviária possam ser destinadas a novos usos pelo município, o que impulsiona o desenvolvimento urbano e econômico da região.

"Todas essas intervenções representam um antes e um depois para Barra Mansa. As obras melhoram a mobilidade, tornam a operação ferroviária mais eficiente e criam um ambiente mais seguro e preparado para o desenvolvimento econômico do município", concluiu o secretário Leonardo Ribeiro.

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

Data: 30/06/2026

CAPACIDADE FERROVIÁRIA DE SÃO PAULO GANHA FORÇA COM R\$ 2 BILHÕES DE INVESTIMENTOS NA BAIXADA SANTISTA

Centro de Controle Operacional Integrado e conjunto de obras ampliam acesso ao Porto de Santos



Ministro dos Transportes, George Santoro, participa da entrega do Centro de Controle Operacional Integrado (CCOI), marco para a ampliação da capacidade ferroviária de acesso ao Porto de Santos.
Foto: Jerônimo Gonzalez/MT

O acesso ferroviário ao Porto de Santos ganhou mais capacidade logística nesta terça-feira (30), com a entrega do Centro de Controle Operacional Integrado (CCOI) e um conjunto de obras de infraestrutura que contaram com aproximadamente R\$ 2 bilhões em investimentos na Baixada Santista. As obras, entregues pelo Ministério dos Transportes e pela MRS, ampliam a capacidade de circulação dos trens, aumentam a eficiência das operações ferroviárias e fortalecem o escoamento de cargas no maior porto da América Latina. A cerimônia de inauguração contou com a presença do ministro dos Transportes, George Santoro.

"Esse investimento é para melhorar a produtividade do Porto de Santos. São mais cargas movimentadas em menos tempo dentro da operação, o que reduz custos logísticos e aumenta a competitividade do Brasil. Ao mesmo tempo, estamos contribuindo com soluções para os conflitos urbanos, trazendo mais segurança para a população", afirmou o ministro.

O novo CCOI permitirá que as concessionárias MRS, Rumo, VLI e Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) planejem de forma conjunta a circulação dos trens que acessam o Porto de Santos. A integração das operações deve melhorar a coordenação entre as empresas, aumentar a eficiência do tráfego ferroviário e ampliar a capacidade de atendimento às operações portuárias.



Além de modernizar a malha ferroviária, os investimentos bilionários no setor geraram aproximadamente dois mil empregos diretos e indiretos.

"O objetivo sempre foi trabalhar em sintonia com as demais ferrovias para termos trens maiores, mais eficiência na chegada aos terminais e uma integração profunda e digital, com a informação correta para melhorar o desempenho de toda a operação", explicou o presidente da MRS Logística, Guilherme Segalla de Mello.

Projetos entregues

Entre as principais intervenções estão a implantação de seis novos pátios ferroviários, a modernização de mais de 90 quilômetros de vias, a instalação de 126 novos aparelhos de mudança de via (AMVs) e a implementação de sistemas de sinalização que ampliam a segurança e a capacidade operacional da malha ferroviária.

As obras também prepararam a ferrovia para a circulação de trens de até 2.400 metros de comprimento e incluíram intervenções voltadas à mobilidade urbana e à segurança, como o viaduto de Cubatão e passarelas para pedestres em Santos e Guarujá. Os empreendimentos fazem parte do Plano de Investimentos da MRS para a renovação da concessão, aprovado pelo Ministério dos Transportes, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelos órgãos de controle.

"Tínhamos a certeza de que essa renovação antecipada geraria impactos importantes. Hoje vemos uma convivência harmônica entre os diferentes modais de transporte. É isso que se espera da integração multimodal, e a transformação que o Porto de Santos tem vivido é um exemplo desse processo", disse o diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio.

Investimentos

A conclusão das obras na Baixada Santista integra um ciclo de investimentos conduzido pelo Ministério dos Transportes para ampliar a capacidade da malha ferroviária e fortalecer a logística nacional. Entre 2023 e 2025, os aportes em infraestrutura ferroviária somaram R\$ 30,54 bilhões, impulsionando projetos de modernização, expansão e aumento da capacidade operacional em diferentes regiões do país.

"Estamos olhando a malha ferroviária de forma integrada. Quando conectamos os portos, ampliamos as opções para o transporte de cargas e fortalecemos toda a cadeia de exportação brasileira", concluiu Santoro.

A estratégia também contempla novos empreendimentos estruturantes. Nesta segunda-feira (29), o Ministério dos Transportes assinou um memorando de entendimentos para a elaboração do projeto do Ferroanel de São Paulo, iniciativa que deverá ampliar a capacidade logística, reduzir gargalos operacionais e separar a circulação de trens de carga e de passageiros na Região Metropolitana da capital paulista.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 30/06/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A HIDROVIA DO RIO PARAGUAI E A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A Bacia do Prata é um dos sistemas hidrográficos mais importantes do planeta. Seus rios drenam uma área superior a 3,1 milhões de quilômetros quadrados, atravessando Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia, e conectam o cerrado brasileiro, uma das maiores fronteiras agrícolas do mundo, ao Atlântico Sul pela via mais barata possível: a água. A Hidrovia Paraguai-Paraná, que integra esse



sistema e se estende de Cáceres, no Mato Grosso, até Nueva Palmira, no Uruguai, deveria ser o principal corredor de exportação da produção do Centro-Oeste brasileiro, da indústria e da mineração dos países vizinhos sem acesso ao mar. Em vez disso, opera muito abaixo de seu potencial por falta de dragagem regular, sinalização precária e ausência de uma governança compartilhada entre os países que dela dependem. A cúpula do Mercosul em Assunção, no Paraguai, esta semana, foi o momento certo para colocar esse problema na mesa — e as sinalizações do Brasil e do Paraguai indicam que, desta vez, pode haver vontade real de avançar.

O interesse brasileiro na concessão da hidrovía do Rio Paraguai é, ao mesmo tempo, logístico, econômico e estratégico. Logístico porque o trecho brasileiro de mais de 1.300 quilômetros, ligando Cáceres à fronteira com o Paraguai, é o elo que conecta a produção mato-grossense de soja, milho e minério ao sistema fluvial que deságua no Prata — e que, se bem operado, pode reduzir o custo de frete dessa produção de forma substancial em relação ao transporte rodoviário até os portos do Sul. Econômico porque os R\$ 4,32 bilhões do Fundo da Marinha Mercante já comprometidos para a construção de 400 balsas e 15 empurradores fluviais criam a frota que dará vida à hidrovía. Mas uma frota sem canal dragado e sinalizado é investimento de resultado comprometido. E estratégico porque a governança da Hidrovía Paraguai-Paraná é, em última instância, uma questão de posição do Brasil na integração logística sul-americana e, ainda, de influência sobre os corredores que seus vizinhos usarão para escoar sua produção nas próximas décadas.

A natureza multinacional da hidrovía é, simultaneamente, sua principal vantagem e seu principal desafio. O Rio Paraguai não pertence a um único país: nasce no Brasil, atravessa o Pantanal, serve de fronteira natural com a Bolívia e com o Paraguai e converge para o Paraná antes de alcançar o estuário do Prata. Qualquer modelo de concessão que pretenda garantir dragagem regular, sinalização unificada e monitoramento contínuo do canal precisa do compromisso simultâneo dos governos envolvidos, sem o qual o concessionário enfrenta riscos regulatórios e operacionais que tornam o investimento privado inviável. É por isso que o ministro de Portos e Aeroportos brasileiro, Tomé Franca, insistiu, em Assunção, na necessidade de que Brasil, Paraguai e Bolívia estejam integrados e posicionados nas negociações. Não é exigência protocolar, mas condição técnica para que o leilão produza resultado.

O alinhamento com o Paraguai, anunciado pelo ministro e pela ministra paraguaia Claudia Centurión, é encorajador. Os dois países convergiram em premissas fundamentais para o modelo de concessão e marcaram nova rodada de negociações para a segunda quinzena deste mês de julho, quando o Brasil apresentará uma contraproposta com etapas e cronograma até o fim do ano. A Bolívia, país sem saída para o mar que depende criticamente da hidrovía para seu comércio exterior, precisa ser integrada a esse processo antes que o edital seja definido, não como formalidade diplomática, mas como parceiro cujas demandas operacionais específicas devem estar refletidas nas regras da concessão. Uma hidrovía concedida sem considerar as necessidades de navegação boliviana terá, mais cedo ou mais tarde, conflito de uso que complicará a operação do corredor inteiro.

O BE News entende que a concessão da Hidrovía do Rio Paraguai é uma das decisões de infraestrutura mais importantes que o Brasil tomará nesta década e, também, que seu impacto extrapolará em muito as fronteiras do Mato Grosso. Uma hidrovía bem operada, com dragagem garantida por contrato e sinalização moderna, pode atrair para o corredor cargas que hoje são transportadas por rodovia até Santos (SP) ou Paranaguá (PR), reduzindo congestionamento nos portos marítimos, diminuindo desgaste da malha rodoviária e ampliando a competitividade da produção agrícola e mineral do coração da América do Sul. O prazo anunciado, edital no segundo semestre deste ano ou início de 2027, é ambicioso, mas alcançável se as negociações com Paraguai e Bolívia convergirem nos próximos meses. Perder esse prazo por falta de coordenação diplomática seria um desperdício que o setor de infraestrutura brasileiro, já acostumado demais a atrasos, não pode se dar ao luxo de repetir.

A integração logística da América do Sul não é apenas uma agenda econômica, mas uma escolha sobre o que esses países querem para este subcontinente nas próximas décadas. Países que compartilham rios, fronteiras e dependências comerciais têm mais a ganhar cooperando do que competindo pela posição de hub logístico de uma mesma bacia hidrográfica. O Mercosul tem debatido

integração física há trinta anos com resultados modestos. A Hidrovia Paraguai-Paraná é, talvez, a oportunidade mais concreta disponível hoje para que esse debate produza obra, e não apenas mais um discurso de cúpula.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

OPINIÃO – PLANEJAMENTO - O CUSTO INVISÍVEL DA FALTA DE CAPACIDADE PORTUÁRIA



INSIGHT

LUÍS CLÁUDIO SANTANA MONTENEGRO

Engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes. Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp (atual Autoridade Portuária de Santos), ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (F indes), professor convidado da FGV e sócio-fundador da Neowise Consultoria em Engenharia
opinioao@portalbenews.com.br

Quem sente a dor não controla a solução, e quem controla a solução não sente a dor. Pior, o custo é invisível ao orçamento, porque a demurrage não aparece em nenhuma linha de despesa do Estado. Um subsídio de R\$ 17 bilhões por ano viraria escândalo nacional, mas um desperdício do mesmo tamanho, que ninguém contabiliza, simplesmente persiste.

É com grande alegria que inicio esta coluna no BE News, espaço que se consolidou como referência no debate sobre portos, transportes e infraestrutura no Brasil. Nas próximas edições, pretendo tratar dos temas que definem a competitividade logística do País, sempre com um compromisso de trazer conhecimento baseado em elementos racionais, com o uso de técnicas, métodos e procedimentos verificáveis e comprováveis.

Para essa inauguração, escolhi um custo na logística portuária que o setor conhece bem, mas que raramente é dimensionado com a clareza que merece.

Esse custo, que quase ninguém vê, ninguém lança em planilha de governo e, justamente por isso, ninguém combate. Trata-se da demurrage, o que se paga quando um navio fica parado na fila, esperando para atracar. Não é simplesmente uma multa, é pura perda. O navio parado não produz nada, e o valor do tempo dele evapora sem deixar ativo, sem deixar obra, sem deixar nada além de uma conta amarga para a sociedade brasileira.

Quanto isso pesa? O número exato é difícil de obter, porque a demurrage real é definida em contratos privados de afretamento, que não são públicos. Por isso, levantamos recentemente os valores com metodologia própria: estimamos quanto custa manter cada navio parado, a partir do seu porte, e multiplicamos pelos dias de fila registrados nos dados oficiais de atracação da agência reguladora setorial e das autoridades portuárias. O resultado é uma fotografia conservadora, mas incrivelmente reveladora.

A título de exemplo (e que isso fique bem claro, pois há casos muito mais graves), em Itaqui (MA), um dos portos mais eficientes do País, navios de granel esperaram em média 11,5 dias para atracar nos últimos anos, com picos acima de 20 dias. Só naquele porto, e só em 2025, o tempo perdido equivaleu a cerca de R\$ 1 bilhão. É dinheiro suficiente para construir quase três novos berços graneleiros, cada um capaz de adicionar mais de quatro milhões de toneladas de capacidade por ano. Em um único ano, o Brasil joga no mar, em Itaqui, o equivalente a três berços de atracação.

No agregado nacional, a ordem de grandeza assusta ainda mais. A demurrage estimada de toda a carga movimentada nos portos brasileiros girou em torno de R\$ 17 bilhões por ano nos últimos anos, com pico próximo de R\$ 19 bilhões em 2023, ano de supersafra. Só Santos (SP) e Paranaguá (PR), juntos, responderam por mais de R\$ 4 bilhões em 2025. Convertido em obra, o desperdício de um único ano equivale a dezenas de novos berços. Somados cinco anos, falamos de algo próximo de R\$ 85 bilhões. Não é um custo de mercado, ou um efeito de competitividade que o Brasil não controla. É um custo que nós mesmos fabricamos, com fila, e que poderíamos eliminar com simples acréscimo de capacidade aos nossos portos.

Se a conta é tão favorável, por que não investimos? A resposta é desconfortável: o problema não é falta de dinheiro, é desenho de incentivo. Quem paga a demurrage não é quem decide a obra, porque a conta cai sobre embarcadores e armadores, enquanto praticamente todo o processo decisório de ampliar capacidade está com as estruturas governamentais, inclusive projetos com outorgas de autorização (os TUP), considerados os menos burocráticos do conjunto portuário.

Quem sente a dor não controla a solução, e quem controla a solução não sente a dor. Pior, o custo é invisível ao orçamento, porque a demurrage não aparece em nenhuma linha de despesa do Estado. Um subsídio de R\$ 17 bilhões por ano viraria escândalo nacional, mas um desperdício do mesmo tamanho, que ninguém contabiliza, simplesmente persiste.

O apagão das tintas se sustenta sobre incentivos que reforçam a inação. Há uma lógica de curto prazo que premia a arrecadação imediata da outorga em vez do planejamento de capacidade, e um arcabouço fiscal em que o investimento, sempre discricionário, é o primeiro a ser cortado, ainda que o retorno econômico seja evidente. Há também a assimetria política da visibilidade: um investimento que dá errado é um escândalo auditável, enquanto uma ineficiência que se perpetua é um não evento, de modo que não fazer nada acaba sendo a estratégia mais segura.

No fim, o sistema persiste porque o setor privado absorve o custo em silêncio. Ao pagar a fila caladamente, o mercado tampa o buraco e, ao tampá-lo, remove a pressão que forçaria o conserto.

A boa notícia é que existe caminho, e ele não depende de inventar nada. O dinheiro do mercado de capitais está disponível e ávido por ativos de infraestrutura. As debêntures incentivadas já financiam logística há mais de uma década, e a nova debênture de infraestrutura, criada em 2024, teve a primeira emissão concretizada no fim de 2025, com o BNDES ancorando a operação. Há ainda um instrumento sob medida e pouco explorado: o Fundo da Marinha Mercante, abastecido por um adicional sobre o próprio frete, pode hoje financiar até 90% de obras portuárias prioritárias, e seu conselho já sinalizou destinar bilhões a projetos de capacidade.

O que falta não é instrumento financeiro, é traduzir o desperdício invisível em decisão de investimento. Medir a demurrage porto a porto transforma um prejuízo difuso em um número que prioriza obra, sustenta projeção de receita e dá lastro à captação. A disposição a pagar já existe, e está sendo gasta da pior forma possível, em espera. Convertê-la em capacidade é trocar uma despesa permanente por um ativo permanente.

Continuar como estamos é escolher, ano após ano, alugar a ineficiência em vez de comprar a solução. E o custo dessa perpetuidade recai diretamente nos nossos bolsos. E vamos ao debate!

Luís Cláudio Santana Montenegro escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados às quartas-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

POLÍTICA - PT ACIONA PGR CONTRA FLÁVIO BOLSONARO

Após carta de Marco Rubio ao senador, partido pede apuração de possíveis crimes contra a soberania nacional e corrupção

Do Estadão Conteúdo

O PT apresentou nesta terça-feira, 30, uma representação criminal contra o senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ). Os documentos foram encaminhados à Procuradoria-Geral da República (PGR), sede administrativa do Ministério Público Federal (MPF), e pedem que o MPF investigue se Flávio cometeu os crimes de corrupção passiva, crimes contra a soberania nacional e violação de sigilo funcional.

A representação tem como base uma carta enviada a ele pelo secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio. O PT destaca trecho do texto em que Rubio agradece Flávio por colocar uma

equipe de transição “à disposição” dos EUA caso eleito em 2026 e o elogia por seu “apoio” à decisão do governo Trump de classificar facções criminosas brasileiras como organizações terroristas.



O PT destaca trecho da carta em que Rubio agradece Flávio por colocar uma equipe de transição “à disposição” dos EUA caso eleito em 2026

As investigações teriam o objetivo de averiguar se o parlamentar solicitou “auxílio indevido em sua campanha eleitoral ou qualquer outra vantagem indevida, em troca da promessa de compartilhar dados sensíveis obtidos pelo processo de transição “

Segundo o PT, o conteúdo da carta de Rubio indica que Flávio manteve tratativas diretas com o governo norte-americano em temas de interesse do Estado brasileiro, o que configuraria afronta à soberania nacional.

“O conteúdo expõe, com clareza, que houve tratativa direta entre um parlamentar brasileiro e potência estrangeira, na qual o agente público nacional parece ter oferecido, como contrapartida ou gesto de aproximação e auxílio em campanha eleitoral por Estado estrangeiro, dados e informações tratadas como sigilosas pelo Estado brasileiro”, diz o documento, que considerou que o senador “afirmou-se certo de sua vitória no pleito presidencial de 2026”.

O Partido dos Trabalhadores argumenta que integrantes de uma equipe de transição têm acesso a informações estratégicas da administração federal e que esses dados não poderiam ser objeto de negociação com outro País.

“Vale destacar que em diversas oportunidades o Representado manifestou o interesse em obter auxílio de representantes estrangeiros em sua eleição”, afirma.

Além da abertura de inquérito policial, o documento protocolado pede que seja requisitados o inteiro teor da carta firmada por Marco Rubio, do ofício remetido por Flávio Bolsonaro e de eventuais demais comunicações mantidas entre o senador e autoridades estrangeiras.

Também requer apuração sobre se, em razão do cargo de senador, ele teve acesso a informações classificadas como sigilosas e se “tais informações foram, ou seriam”, compartilhadas com governo estrangeiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 01/07/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - PF INDICIA PRESIDENTE E DIRETOR DA ANM POR SUSPEITA DE CORRUPÇÃO

Por Leopoldo Figueiredo leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Mauro Henrique Moreira Sousa e Caio Trivelatto estão entre mais de 40 indiciados nas operações Rejeito e Parcours, que apuram corrupção, tráfico de influência e exploração mineral irregular

PRESIDENTE E DIRETOR DA ANM INDICIADOS

A Polícia Federal indiciou o presidente da Agência Nacional de Mineração (ANM), Mauro Henrique Moreira Sousa, e o diretor da autarquia Caio Trivelatto por suspeita de corrupção, em investigações sobre irregularidades no setor de mineração em Minas Gerais. Ao todo, mais de 40 pessoas foram indiciadas nas operações Rejeito e Parcours, que apuram crimes relacionados à exploração mineral e à atuação de agentes públicos.

ACUSAÇÕES

Sousa foi indiciado na Operação Parours por suspeita de manter relação incompatível com o cargo, ao atuar em favor do empresário Luis Fernando Franceschini. Segundo a PF, mensagens obtidas durante a investigação apontam encontros, tratativas e acompanhamento de assuntos internos da agência reguladora. Já Trivelatto foi indiciado na Operação Rejeito por suspeita de ter favorecido empresas ligadas ao empresário Alan Cavalcante em disputas minerárias, influenciando decisões administrativas e normativas da ANM.

EMPRESÁRIOS ACUSADOS

Entre os empresários indiciados, estão Alan Cavalcante e Lucas Kallas, apontados pela investigação como participantes de esquema de exploração mineral irregular na Serra do Curral. As suspeitas incluem crimes ambientais, lavagem de dinheiro, corrupção ativa e tráfico de influência. Cavalcante não comentou o caso; a defesa de Kallas afirmou que o empresário é inocente e que os fatos já haviam sido analisados anteriormente.

SEM CONHECIMENTO

A ANM informou que Sousa não tinha conhecimento do indiciamento quando foi procurado e não se manifestaria.

PRESSÃO SOBRE SILVEIRA

O indiciamento do presidente da ANM aumenta a pressão política sobre o Ministério de Minas e Energia, ao qual a agência é vinculada. Sousa foi indicado para o cargo durante a gestão do ministro Alexandre Silveira, que acumula outros focos de desgaste. O banqueiro Daniel Vercaro afirmou, em proposta de delação premiada apresentada à PF e à PGR, ter realizado suposto repasse de R\$ 20 milhões em caixa dois para a campanha de Silveira ao Senado em 2022. Mas investigadores consideraram insuficientes os elementos apresentados na primeira versão da proposta, que segue em análise. O ministro nega as acusações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

POLÍTICA - MICHELLE BOLSONARO VAI DEIXAR PL MULHER APÓS CRISE COM FLÁVIO

A decisão foi tomada após uma reunião de cerca de duas horas com o presidente nacional do partido, Valdemar Costa Neto

Estadão Conteúdo



A crise chegou ao limite após vídeo publicado por Michelle na quarta-feira passada, em que ela disse ter sido “humilhada, desrespeitada e maltratada” por Flávio

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro anunciou nesta terça-feira, 30, que vai deixar a presidência do PL Mulher, setorial do partido voltado para o público feminino. Ela diz que vai se dedicar aos cuidados do marido, o ex-presidente Jair Bolsonaro. A decisão foi tomada após uma reunião de cerca de duas horas com o presidente nacional da sigla, Valdemar Costa Neto, e vem na esteira da crise provocada entre ela e o enteado

Flávio Bolsonaro.

“Após muito refletir com o meu marido sobre o momento em que estamos vivendo em nossa família, reuni-me com o presidente do Partido Liberal na tarde de hoje e lhe comuniquei a minha decisão de deixar a Presidência do PL Mulher para me dedicar - integralmente - aos cuidados para com o meu marido e minha filha”, diz a nota divulgada nesta terça.

No restante do texto, Michelle enaltece o trabalho feito com lideranças femininas no PL, agradece à sua vice-presidente, Priscila Costa, e às demais dirigentes estaduais e municipais e expressa o desejo de ver mais mulheres ocupando espaços nas esferas de poder.

Valdemar, também por meio de nota divulgada nesta noite, declarou que o PL “cresceu demais”, e que as divergências internas aumentaram junto da sigla. Ele afirmou que Michelle “passa por um momento difícil” e que “sente de perto as injustiças e as angústias que o maior líder da história recente deste país vem passando”.

Bolsonaro cumpre a pena de 27 anos e três meses de prisão desde novembro de 2025 e hoje está em prisão domiciliar humanitária temporária, sendo cuidado pela esposa. “

Michelle fez um excelente trabalho à frente do PL mulher, mas, nesse momento, decidiu deixar a presidência nacional do PL Mulher porque fez a opção de concentrar suas atividades em cuidar do nosso presidente. Temos que respeitar essa decisão”, declarou o presidente do PL.

Reunião

Michelle e Valdemar se reuniram por cerca de duas horas nesta tarde, entre às 15h e às 17h, na sede do PL, em Brasília. Depois, a ex-primeira-dama teve um encontro com a senadora Damares Alves (Republicanos-DF) e a governadora Celina Leão (PP-DF).

O motivo do encontro está no vídeo publicado por Michelle na quarta-feira passada, em que ela dizia ter sido “humilhada, desrespeitada e maltratada” por Flávio por telefone em novembro passado, depois de ela ter criticado a aliança com Ciro Gomes no Ceará, articulada pelo grupo político dos enteados.

Por trás da decisão de Michelle está a suspeita de que Flávio e o irmão Eduardo Bolsonaro estão envolvidos nos ataques e notícias falsas contra ela nas redes sociais e a tentativa de evitar que sua influência política seja minada.

Isso porque a articulação no Ceará visa rifar a principal aliada de Michelle, a vereadora de Fortaleza Priscila Costa, que a ex-primeira-dama quer lançar candidata ao Senado pelo Estado. O grupo de Flávio tenta impedir a iniciativa.

A publicação causou um abalo na campanha do enteado, e levou o partido a se mobilizar para debelar a crise. Análises das redes sociais de Flávio, no entanto, identificaram desgaste maior para Michelle do que para o senador, pelo desgaste que causou à sua pré-candidatura.

Aliados de Flávio passaram a defender a saída de Michelle da cena pública para não causar mais estragos à campanha.

Ex-primeira-dama reposta vídeo de polêmica

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro compartilhou nesta segunda-feira, 29, um relato do ex-governador Anthony Garotinho sobre a “noite das astronautas” - suposta festa sexual organizada por Daniel Vorcaro.

A divulgação ocorreu em meio à crise com o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), cuja proximidade com o banqueiro preso se tornou uma das principais fraquezas da campanha do pré-candidato à Presidência.

O vídeo compartilhado por Michelle mostra a influenciadora Juliana Moreira Leite reagindo a um corte do podcast “Pode, Garotinho?”. Nas imagens, o ex-governador afirma que recebeu um material (ainda não divulgado e cuja autenticidade ele próprio diz não ter verificado) mostrando uma festa organizada por Daniel Vorcaro.

Segundo o ex-governador, na “noite das astronautas”, mulheres estrangeiras ficavam nuas e usavam um capacete espacial. Deputados, governadores, secretários e senadores escolhiam as

acompanhantes ao levantar a viseira do equipamento, afirma Garotinho. “Homens que defendem a família”, estariam entre os participantes.

Michelle costuma usar trechos bíblicos para mandar recados em sua rede social. Na semana passada, em meio à disputa com Flávio, ela publicou um trecho do Livro de Salmos: “A falsa testemunha não ficará impune, e o que profere mentiras perecerá”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

POLÍTICA - THRONICKE DENUNCIA FIGUEIREDO POR VIOLÊNCIA POLÍTICA DE GÊNERO

Senadora acionou a PGR após o influenciador atacar Michelle Bolsonaro e dizer que mulheres “votam mal, principalmente as solteiras”

Do Estadão Conteúdo



De acordo com a notícia-crime encaminhada por Soraya Thronicke, o influenciador usa o corpo feminino como instrumento de ridicularização

A senadora Soraya Thronicke (PSB-MS) encaminhou notícia-crime à Procuradoria-Geral da República (PGR) contra o influenciador Paulo Figueiredo. O documento pede a abertura de investigação por violência política de gênero após declarações de que mulheres “votam mal” e que as feministas insatisfeitas com a declaração poderiam “arrancar os

pentelhos das calcinhas”.

A ação na Justiça é mais um desdobramento do vídeo publicado por Michelle com acusações de que o pré-candidato Flávio Bolsonaro (PL-RJ) teria a humilhado. Isso porque Paulo Figueiredo atacou Michelle em defesa do senador, em transmissão ao vivo no YouTube no dia 25 de junho. Na live, ele a comparou com personagens de contos de fada.

“As definições de madrasta ruim foram atualizadas, ontem, com um vídeo de meia hora sentando pau”, afirmou Figueiredo. Depois, afirmou em tom crítico que Michelle é uma feminista, além de descrevê-la como “infantil” e “narcisista”.

Apesar de citar as ofensas direcionadas à ex-primeira-dama, Soraya Thronicke deu enfoque nas declarações relacionadas ao voto feminino. No documento, ela cita a fala: “Mulher vota muito mal. Principalmente mulheres solteiras. Mulheres casadas, em geral, tendem a acompanhar o voto do marido”.

Soraya classifica a fala como discurso discriminatório dirigido às mulheres enquanto grupo social. Segundo o documento, a declaração atribui ao gênero feminino uma incapacidade de exercer o voto de forma autônoma. A senadora também aponta que a frase reforça estereótipos de submissão da mulher ao marido.

Sobre a frase em que Figueiredo sugere que as mulheres descontentes poderiam “arrancar os pentelhos das calcinhas”, a notícia-crime classifica como de conotação sexual e caráter depreciativo. O documento afirma que a fala usa o corpo feminino como instrumento de ridicularização, com foco nas mulheres identificadas como feministas.

A peça também cita a publicação de Figueiredo na rede X, feita após a repercussão do vídeo. Nela, o influenciador reitera a declaração sobre o voto: “Mulher não vota muito mal, mulher vota mal para caralho”. Para Soraya, essa publicação mostra reiteração da conduta.

Paulo Figueiredo se descreve, em sua conta no X, como “jornalista censurado pelo Alexandre”, em referência ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF). O perfil informa ainda se tratar da “oitava conta” do influenciador na rede social. O Estadão procurou Paulo Figueiredo por meio dessa conta no X, mas não recebeu resposta.

A notícia-crime pede ainda que o MPF avalie, se presentes os requisitos legais, a adoção de medida cautelar para proibir Paulo Figueiredo de usar redes sociais ou publicar conteúdos relacionados aos fatos investigados enquanto durar a apuração. Ou seja, o influenciador pode perder mais uma conta nas redes sociais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

POLÍTICA – MP-SP MIRA OUTRO INFLUENCIADOR

Leonardo Marcondes é alvo de processo por defender restrição do voto a pessoas pobres

Do Estadão Conteúdo

O Ministério Público de São Paulo (MP-SP) ajuizou uma ação civil pública contra o influenciador Leonardo Marcondes por declarações consideradas discriminatórias contra pessoas em situação de pobreza.

A ação, proposta pela Promotoria de Direitos Humanos da Capital na quinta-feira, 25, também tem como alvo a Meta, controladora do Instagram. A defesa de Marcondes não foi localizada, o espaço segue aberto.

O processo tem como base um vídeo publicado na plataforma em 26 de dezembro de 2025. Na gravação, o influenciador que tem mais de um milhão de seguidores questiona o direito ao voto de pessoas de baixa renda. “Você já parou pra pensar que pobre não devia ter direito de votar?”, afirma.

Em seguida, ele sustenta que a condição financeira seria resultado de más escolhas individuais. “Uma pessoa que é pobre, ela não soube tomar boas decisões pra ter o melhor pra sua família e pra si mesma. E essa pessoa vai agora tomar uma decisão que vai ser o melhor para o país”, diz.

Em outro trecho, ele conclui: “Tenta pensar quão que o mundo seria um lugar melhor se os pobres não votassem, se o poder de decisão de um país ficasse nas mãos dos ricos”, disse.

Para o promotor Ricardo Manuel Castro, as declarações configuram aporofobia, discriminação contra pessoas em situação de pobreza, ao associar a escassez de recursos materiais à incapacidade de exercer direitos políticos.

O MP-SP pede que a Justiça determine a remoção do vídeo e de todo o perfil de Marcondes no Instagram, a proibição de publicar novos conteúdos considerados aporofóbicos e o pagamento de R\$ 300 mil por danos morais coletivos e dano social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

POLÍTICA - ALCOLUMBRE RECLAMA DE PRESSÃO PELA PEC DO FIM DA ESCALA 6X1

Presidente do Senado desabafa contra a pecha de “Inimigo do Povo” dada ao Congresso Nacional e diz que proposta não pode servir para eleição

Do Estadão Conteúdo

O presidente do Senado Federal, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), reclamou da pressão que tem recebido sobre a tramitação de matérias no Senado e disse que a proposta de fim da escala 6x1 não

pode servir ao calendário eleitoral, durante pronunciamento no plenário do Senado, nesta terça - -feira, 30.



Davi Alcolumbre disse que está pagando um preço caríssimo por tentar equilibrar um país absolutamente dividido no ano da eleição

Na ocasião, Alcolumbre se queixou de ser alvo de “ofensas” e criticou a pecha sobre o Congresso Nacional de “inimigo do povo”, mote de protestos liderados por forças progressistas no ano passado. A PEC da escala 6x1 está parada há mais de um mês no Senado e nem sequer foi despachada para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

“Não aceito ofensas, agressões e ataques por aqueles que acusavam, outrora, outra autoridade, e que agora estão fazendo a mesma coisa com o presidente do Senado agora, e que no ano passado fizeram com o presidente da Câmara dos Deputados, colocando um carimbo como Congresso inimigo do povo”, afirmou. “Nós temos a informação de quem está plantando isso na sociedade”.

Em determinado momento, Alcolumbre citou diretamente a PEC da escala 6x1. “Inclusive, eu tenho um discurso de uma autoridade importante do Brasil que disse que a PEC da escala 6x1 precisa ser deliberada agora antes da eleição, porque ela vai servir para o calendário eleitoral. Pode isso? Não pode isso, eu acho que não pode”, afirmou.

As declarações ocorreram enquanto Alcolumbre comunicava o adiamento da votação da PEC dos agentes de saúde, que também gera um impasse por causa do impacto fiscal de R\$ 27,9 bilhões em dez anos. “Não tirei ela da pauta e não vou tirar ela da pauta, mesmo sendo agredido e atacado, muitas das vezes por todos os lados políticos do Brasil”, disse.

O presidente do Senado disse que “seria mais cômodo” escolher entre a esquerda e a direita. “O que estou fazendo aqui, pagando um preço caríssimo, inclusive no CPF, é tentar equilibrar um país absolutamente dividido no ano da eleição. Isso é uma tarefa muito árdua. Isso é uma tarefa dramática para mim, porque, como você não consegue escolher um lado, na minha condição, você é ofendido pelos dois lados.”

Protesto

Na manhã desta terça-feira, foi realizado um ato pelo Dia Nacional de Mobilização pela redução da jornada de trabalho e pelo fim da escala 6x1. A mobilização faz parte de um dia nacional de jornadas, articulado por organizações como a Central Única dos Trabalhadores (CUT), o movimento Vida Além do Trabalho (VAT) e as frentes populares Povo Sem Medo e Brasil Popular.

Os atos ocorreram em 21 cidades de 14 estados e no Distrito Federal. Os ativistas querem pressionar pela tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 221/2019, que reduz a carga horária semanal de 44 para 40 horas e prevê dois dias de repouso semanal remunerado, sem qualquer redução salarial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

POLÍTICA – SENADO ESTÁ “ERRANDO FEIO”, DIZ BOULOS

Da Agência Brasil

O ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República, Guilherme Boulos, criticou a atuação de grandes grupos econômicos em duas frentes: no Senado, onde dificultam a tramitação da proposta que acaba com a jornada 6 por 1, e no sistema financeiro, com bancos criando obstáculos à implementação do programa Move Brasil.

O Move Brasil Aplicativos é um programa do governo federal voltado a facilitar a compra de veículos por taxistas e motoristas de aplicativos. Segundo o ministro, grupos empresariais têm travado medidas voltadas aos trabalhadores e à ampliação de oportunidades para a população de baixa renda.

As declarações foram feitas durante o programa Bom Dia, Ministro, produzido pela Empresa Brasil de Comunicação (EBC). Boulos afirmou que os bancos estão rejeitando a maior parte dos pedidos de financiamento de veículos, tanto de taxistas como de motoristas de aplicativos, sem a apresentação de justificativas razoáveis.

O outro grande grupo econômico citado por Boulos atua no Senado, ajudado por seu presidente, Davi Alcolumbre, em uma movimentação contrária à aprovação da proposta que acaba com a jornada 6 por 1.

“Nós estamos falando de dar tempo de descanso para as pessoas. Estamos falando de tirar milhões de brasileiros da exaustão, de garantir que possam ter mais tempo com a sua família. Não foi por acaso que essa pauta ganhou força. Ela significa um grito de liberdade para o trabalhador brasileiro”, acrescentou.

Segundo Boulos, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, “está errando feio”. “Mais do que isso, ele está brincando com fogo. Você vê que tem uma atuação dos setores empresariais, das grandes associações empresariais, de maneira descarada para atacar o fim da escala 6 por 1”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

INFRAESTRUTURA - THAIRYNE OLIVEIRA É NOMEADA SECRETÁRIA EXECUTIVA DO MPOR

Administradora ocupava o cargo de secretária executiva adjunta e acumula passagens por Suape e por diferentes funções estratégicas no Ministério de Portos e Aeroportos

Do Estadão Conteúdo



É uma honra contribuir com a continuidade do trabalho do MPor, em parceria com o ministro Tomé Franca e o presidente Lula”, declarou a secretária executiva Tairine Oliveira

A administradora Thairyne Jéssica Martins de Oliveira foi nomeada secretária executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). A nomeação foi publicada na última segunda-feira (29) no Diário Oficial da União.

Graduada em Administração pela Faculdade dos Guararapes, Thairyne possui especializações em Controladoria e Finanças, Contabilidade Financeira, Gestão Financeira e Avaliação de Desempenho Empresarial pela Fundação Getulio Vargas (FGV), além de formação em Ciência de Dados pela Universidade de Pernambuco (UPE).

A nova secretária executiva acumula experiência na área de gestão pública, com atuação em planejamento, orçamento e administração. Antes de assumir o novo cargo, exercia a função de secretária executiva adjunta do ministério.

Ao longo da carreira, trabalhou por mais de dez anos no Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (Suape), onde ocupou diferentes funções nas áreas de gestão e planejamento, chegando ao cargo de diretora de Planejamento, Gestão e Orçamento.

No Ministério de Portos e Aeroportos, também atuou como chefe de gabinete da Secretaria Executiva, chefe de gabinete do ministro e assessora especial, integrando a equipe responsável pela coordenação das ações estratégicas da pasta.

Segundo o ministério, entre as atribuições da Secretaria Executiva está o acompanhamento das políticas públicas relacionadas aos setores portuário, aeroportuário e hidroviário, além da coordenação administrativa da pasta.

Após a nomeação, Thairyne afirmou que dará continuidade aos projetos conduzidos pelo ministério. “É uma honra contribuir com a continuidade do trabalho do MPor, em parceria com o ministro Tomé Franca e o presidente Lula. Vamos seguir avançando nas entregas que melhoram a infraestrutura e beneficiam os brasileiros, com foco na melhoria da logística do país”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ILHÉUS REALIZA PRIMEIRO EMBARQUE DE ÓXIDO DE MAGNÉSIO

Operação movimenta 8,7 mil toneladas com destino aos Estados Unidos e amplia a pauta de cargas do terminal administrado pela Codeba

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A operação contou com a participação dos operadores portuários Intermarítima Portos e Logística, Irmãos Brito e FGS, responsáveis pela movimentação e pelo embarque da carga

O Porto de Ilhéus (BA) realizou, nesta terça-feira (30), a primeira operação de embarque de óxido de magnésio de sua história. Ao todo, 8,7 mil toneladas do produto seguem para o Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos, em uma operação conduzida no terminal

administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba).

Do total embarcado, 6,5 mil toneladas pertencem à RHI Magnesita e outras 2,2 mil toneladas à IBAR (Indústrias Brasileiras de Artigos Refratários). A carga será transportada pelo navio Eva.

Segundo a Codeba, a operação representa a inclusão de um novo tipo de carga na pauta de movimentação do Porto de Ilhéus e amplia as alternativas de utilização do terminal para exportações.

O presidente da Codeba, Antonio Gobbo, afirmou que a expectativa é ampliar esse tipo de operação no porto. “Mais do que uma operação inédita, este embarque representa a abertura de uma nova frente de negócios para o Porto de Ilhéus. Nossa expectativa é que essa movimentação seja a primeira de muitas e que consolide o terminal como uma alternativa estratégica para a exportação de cargas minerais e fortalecendo sua competitividade no mercado internacional”, declarou.

A operação contou com a participação dos operadores portuários Intermarítima Portos e Logística, Irmãos Brito e FGS, responsáveis pela movimentação e pelo embarque da carga.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS – ESTUDO DA ANTAQ APONTA PRINCIPAIS RISCOS PARA OS PORTOS ATÉ 2035

Levantamento identifica mudanças climáticas, conflitos geopolíticos, excesso regulatório e riscos cibernéticos entre os principais desafios para o setor

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



As recomendações no estudo da Antaq também incluem mecanismos de financiamento para investimentos em infraestrutura resiliente e capacitação de recursos humanos

Em um cenário marcado por mudanças climáticas, tensões geopolíticas, transformação digital e novas exigências do comércio internacional, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou o projeto “Riscos Globais Portuários”, estudo que identifica os principais desafios capazes de impactar o setor portuário brasileiro até 2035 e busca subsidiar o planejamento de longo prazo.

Integrante da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária para o biênio 2025-2026, o projeto foi desenvolvido no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica firmado entre a Agência e a Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Após ser encaminhado à Antaq, o estudo foi analisado pela Superintendência de ESG e Inovação (SESGI). A proposta, relatada pelo diretor Alber Vasconcelos, destaca a importância da antecipação de riscos para o setor. “Os portos brasileiros estão inseridos em um ambiente cada vez mais complexo e sujeito a mudanças rápidas. Antecipar riscos é uma condição essencial para fortalecer o planejamento, aumentar a resiliência do setor e garantir que a regulação acompanhe essa nova realidade”, afirma o diretor.

Segundo a Antaq, o estudo poderá subsidiar decisões de investimento, políticas públicas e estratégias de gestão de riscos para o setor portuário, com o objetivo de ampliar a capacidade de adaptação diante de mudanças no ambiente econômico, tecnológico, ambiental e geopolítico.

O levantamento adaptou à realidade brasileira a metodologia utilizada pelo Fórum Econômico Mundial em seu relatório anual de riscos globais. Para isso, reuniu revisão da literatura científica, análise de relatórios de sustentabilidade publicados por portos brasileiros e contribuições de 125 especialistas e gestores do setor portuário.

Como resultado, foram elaborados um Relatório Completo e um Relatório Executivo. Segundo a Antaq, os documentos poderão servir de referência para o desenvolvimento de políticas públicas, ações regulatórias e estratégias voltadas ao sistema portuário nacional.

O estudo identificou seis riscos classificados como críticos no curto prazo, todos com elevada percepção entre os especialistas consultados: instabilidade política; conflitos geoeconômicos; excesso regulatório; aumento da carga tributária; interrupções em infraestruturas digitais críticas; e falhas nas cadeias globais de suprimentos.

O levantamento também aponta que 73,7% dos riscos avaliados permanecem elevados tanto no curto quanto no longo prazo, indicando que grande parte dos desafios enfrentados pelos portos brasileiros possui caráter estrutural. “Mais do que identificar riscos, este projeto oferece diretrizes para fortalecer a capacidade de adaptação do setor portuário. É um trabalho que transforma diagnóstico em planejamento e conhecimento em melhores decisões regulatórias”, afirma o diretor-relator Alber Vasconcelos.

Mudanças climáticas

Na dimensão ambiental, as mudanças climáticas aparecem como o principal risco para 2035. Eventos extremos, elevação do nível do mar, erosão costeira, escassez de recursos naturais e os desafios da descarbonização do transporte marítimo podem influenciar diretamente a infraestrutura e as operações portuárias.

Na dimensão tecnológica, o estudo aponta que a crescente digitalização dos portos amplia a necessidade de investimentos em segurança cibernética, proteção das infraestruturas críticas, integração entre sistemas digitais e operacionais e qualificação de profissionais para acompanhar o avanço da automação e da inteligência artificial.

Na esfera econômica, fatores como instabilidade política, excesso regulatório, aumento da carga tributária e perda de competitividade internacional figuram entre os principais desafios para o setor. No cenário geopolítico, conflitos comerciais e alterações nas rotas globais de comércio podem modificar significativamente os fluxos logísticos mundiais.

Planejamento

Além do diagnóstico, o projeto apresenta recomendações voltadas ao fortalecimento da capacidade de resposta do sistema portuário brasileiro. Entre elas estão a implementação de estratégias integradas de adaptação climática e modernização digital, a criação de um sistema contínuo de monitoramento de riscos, o fortalecimento de parcerias com universidades e centros de pesquisa, o incentivo ao desenvolvimento de soluções inovadoras e a incorporação da gestão de riscos aos processos de planejamento estratégico das autoridades portuárias.

As recomendações também incluem mecanismos de financiamento para investimentos em infraestrutura resiliente e capacitação de recursos humanos. Segundo o estudo, a preparação para os desafios identificados depende da atuação coordenada entre poder público, autoridades portuárias, operadores, armadores e demais agentes da cadeia logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MISSÃO PERUANA VISITA PORTO VELHO PARA AMPLIAR INTEGRAÇÃO COMERCIAL

Comitiva conheceu a infraestrutura logística de Rondônia durante agenda voltada ao fortalecimento do comércio entre Brasil e Peru

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



A visita reuniu representantes do setor produtivo brasileiro e peruano durante programação do Seminário sobre Oportunidades de Comércio e Logística entre Brasil e Peru

Uma comitiva formada por empresários e representantes do governo do Peru visitou o Porto Organizado de Porto Velho para

conhecer a infraestrutura logística de Rondônia e discutir oportunidades de ampliação do comércio bilateral. A iniciativa integra a Missão Comercial e Logística Brasil-Peru 2026, que busca fortalecer a integração econômica entre os dois países por meio de novos corredores logísticos.

A visita técnica reuniu representantes do setor produtivo brasileiro e peruano durante programação do Seminário sobre Oportunidades de Comércio e Logística entre Brasil e Peru, promovido em parceria com a Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero) e o Ministério de Comércio Exterior e Turismo do Peru (Mincetur).

Administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (Soph), o Porto Organizado de Porto Velho foi apresentado como um dos principais ativos logísticos da Região Norte para o escoamento de cargas destinadas aos mercados da América do Sul.



Segundo o governador de Rondônia, Marcos Rocha, a aproximação reforça o papel estratégico do terminal na integração regional e na expansão das relações comerciais entre Brasil e Peru.

Durante a visita, o diretor-presidente da Soph, Fernando Parente, apresentou as novas instalações administrativas do porto e conduziu a delegação ao cais flutuante, onde a comitiva acompanhou operações de movimentação de cargas destinadas à exportação.

“Estamos fortalecendo a relação com o comércio exterior. Apresentar nossa estrutura, os investimentos realizados e o funcionamento das operações portuárias aos representantes peruanos reforça o potencial de Rondônia como corredor logístico estratégico da Região Norte. Essa aproximação cria novas oportunidades para que empresários rondonienses ampliem seus negócios e fortaleçam relações comerciais com o mercado peruano”, afirmou.

O vice-ministro de Comércio Exterior e Turismo do Peru, César Augusto Llona Silva, destacou que a visita permitiu conhecer de perto os avanços da infraestrutura logística do estado e identificar novas oportunidades de cooperação entre os dois países.

“Observamos o potencial logístico de Rondônia e os avanços na estrutura e na operação voltados ao comércio exterior. Estamos diversificando nossas relações comerciais e buscando identificar novas oportunidades para fortalecer os negócios entre Peru e Brasil”, disse.

Atualmente, o Porto de Porto Velho já mantém operações regulares de exportação para o mercado peruano. Em média, são realizados quatro embarques por ano, com cargas entre 1,5 mil e 2 mil toneladas de açúcar e óleo de soja por operação. O transporte até o destino final leva cerca de 25 dias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO PIAUÍ RECEBE PRIMEIRA ATRACAÇÃO DE NAVIO DE CARGA DA HISTÓRIA

Atracação do graneleiro Konta II marca o início das operações no terminal destinado ao minério de ferro

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Companhia Porto Piauí realizou, nesta segunda-feira (29), a primeira atracação de um navio de carga de sua história. O graneleiro Konta II atracou no Berço 401, destinado ao desembarque de minério de ferro, marcando o início das operações portuárias em Luís Correia.

A operação contou com a participação de cinco empresas responsáveis pelo apoio marítimo, agenciamento marítimo, operação dos navios e dos rebocadores, além da arqueação. Todo o planejamento e a execução da manobra foram acompanhados pela Marinha do Brasil.

O navio entrou no canal de navegação do Porto Piauí por volta das 16h. Navegando entre 3 e 5 nós de velocidade (equivalente a 5 km/h a 16 km/h), a embarcação realizou a manobra na bacia de evolução antes de atracar no terminal, por volta das 17h.

Com 109 metros de comprimento e 26,8 metros de largura, o Konta II tem capacidade para transportar cerca de 9 mil toneladas de minério de ferro por viagem. Após o carregamento, a carga será transferida para um navio de classe oceânica.

A operação foi acompanhada pelo governador do Piauí, Rafael Fonteles, que sobrevoou a área durante a atracação. “Essa operação representa um marco para a infraestrutura logística do nosso estado e inaugura uma nova fase para o desenvolvimento econômico do litoral piauiense. Aqui já temos terminais em implantação, entre eles o de minério de ferro. Esse terminal vai permitir o embarque de mais de 100 mil toneladas em um único navio”, afirmou.

Para o presidente da Companhia Porto Piauí, Raimundo Dias, a primeira atracação representa o resultado de anos de planejamento e trabalho para viabilizar o empreendimento. “O que se inicia hoje é fruto de anos de trabalho de dezenas de profissionais que formam a Companhia Porto Piauí. Hoje, tornamos realidade o que tanta gente insiste em dizer que é impossível”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TOMÉ PEDE ALINHAMENTO ENTRE PAÍSES PARA CONCESSÃO DE HIDROVIA

Em reunião no Paraguai, ministro afirma que Brasil, Paraguai e Bolívia precisam avançar nas negociações para viabilizar o projeto

Do Estadão Conteúdo



À margem da cúpula, Tomé Franca reuniu-se com a ministra de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai, Claudia Centurión, para discutir o andamento das negociações

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou nesta terça-feira (30), durante a 68ª Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul e Estados Associados, em Assunção, no Paraguai, que a concessão da hidrovía do rio Paraguai é de “forte interesse” do governo federal e que é necessário que todos os países envolvidos na negociação do serviço de dragagem e gestão do canal — Brasil, Paraguai e Bolívia — participem das tratativas para definição do edital.

“É do nosso forte interesse conseguir avançar com essa concessão. Precisamos que cada um dos países envolvidos esteja integrado e se posicione para que possamos avançar nas tratativas”, disse o ministro durante reunião realizada paralelamente à cúpula.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o modelo de concessão permitirá investimentos permanentes em infraestrutura, dragagem, sinalização e monitoramento das operações na hidrovía, considerada um dos principais corredores logísticos da América do Sul.

Durante a cúpula, o tema também foi abordado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Em seu discurso aos chefes de Estado do Mercosul, Lula classificou a Hidrovía Paraguai-Paraná como um dos pilares da integração regional e defendeu o fortalecimento da governança do corredor logístico.

“A Hidrovía Paraguai-Paraná constitui outro pilar da nossa integração. O fortalecimento de sua governança, alicerçada na liberdade de negociação, na cooperação e no diálogo entre os países da Bacia do Prata, permitirá explorar plenamente seu potencial”, afirmou.

À margem da cúpula, Tomé Franca reuniu-se com a ministra de Obras Públicas e Comunicações do Paraguai, Claudia Centurión, para discutir o andamento das negociações. Segundo o ministro, o objetivo é concluir ainda em 2026 o acordo bilateral necessário para viabilizar a concessão dos trechos compartilhados da hidrovía.

A expectativa é que, após a homologação do entendimento entre os países, sejam adotadas as medidas necessárias para conceder os serviços essenciais à navegação, conforme as deliberações da comissão mista responsável pelo projeto.

De acordo com Claudia Centurión, os dois países alinharam premissas consideradas fundamentais para o avanço das negociações, entre elas a adequação do modelo de concessão proposto pelo governo brasileiro e a necessidade de acelerar o cronograma. A ministra informou que uma nova

rodada de negociações está prevista para a segunda quinzena de julho, quando o Brasil deverá apresentar uma contraproposta acompanhada das etapas previstas até o fim do ano.

Centurión também destacou a importância da hidrovia para o Paraguai e para a integração logística da região. “Queremos consolidar a hidrovia como um grande corredor para o comércio e para a circulação de pessoas e bens. Estamos comprometidos em seguir investindo e construindo uma visão de longo prazo que fortaleça o crescimento e a competitividade da região”, afirmou. No início de junho, Tomé Franca já havia informado que o governo federal pretende lançar o edital de concessão da hidrovia do rio Paraguai entre o segundo semestre de 2026 e o início de 2027. Na ocasião, o ministro afirmou que as negociações com Paraguai e Bolívia estavam em estágio avançado.

A hidrovia A Hidrovia do Rio Paraguai possui mais de 1,3 mil quilômetros em território brasileiro, ligando Cáceres (MT) à foz do Rio Apa, na divisa com o Paraguai. O trecho integra o sistema da Hidrovia Paraguai-Paraná, que se estende até Nueva Palmira, no Uruguai, conectando a produção do Centro-Oeste aos mercados internacionais por meio da Bacia do Prata.

Além das negociações para a concessão, o governo federal ampliou os investimentos voltados ao corredor hidroviário. Entre as iniciativas está a priorização de R\$ 4,32 bilhões em recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para a construção de 400 balsas mineradoras e 15 empurradores fluviais destinados ao transporte de minério pelos rios Paraguai e Paraná.

Segundo o MPor, o projeto deverá ampliar a capacidade da navegação interior, elevar em 16% a frota nacional de transporte hidroviário de cargas, fortalecer a indústria naval brasileira e gerar cerca de 5,5 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO – EMBRAER OBTÉM CERTIFICAÇÃO TRIPLA PARA O MODELO PRAETOR 500E

Aprovação da Anac, FAA e Easa habilita o novo jato executivo para operação nos principais mercados internacionais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Para a Embraer, o processo de certificação comprova que a aeronave atende aos requisitos de segurança e desempenho exigidos pelos órgãos reguladores dos três mercados

A Embraer informou nesta terça-feira (30) que o jato executivo Praetor 500E recebeu certificação tripla da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), da Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA) e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (Easa). Segundo a fabricante, a aprovação habilita a aeronave para operações nos principais

mercados internacionais.

O Praetor 500E foi apresentado ao mercado em fevereiro deste ano, ao lado do Praetor 600E, marcando a primeira evolução da família Praetor. A certificação ocorre após o Praetor 600E obter as aprovações da Anac, FAA e Easa em abril.

De acordo com a Embraer, o processo de certificação comprova que a aeronave atende aos requisitos de segurança e desempenho exigidos pelos órgãos reguladores dos três mercados. A companhia informou ainda que a aprovação foi obtida antes do prazo inicialmente previsto.



“Alcançar a tripla certificação antes do planejado e dentro das especificações é uma forte evidência da nossa excelência em engenharia, eficiência operacional e execução disciplinada”, afirmou o presidente e CEO da Embraer Aviação Executiva, Michael Amalfitano. Segundo ele, a empresa está preparada para iniciar as entregas do modelo em diferentes mercados e espera manter a boa receptividade comercial registrada desde o lançamento do Praetor 500E e do Praetor 600E.

O Praetor 500E possui alcance de 3.340 milhas náuticas (6.186 quilômetros), permitindo voos transcontinentais sem escalas. Segundo a fabricante, a aeronave pode realizar rotas como Miami-Seattle e Los Angeles-Nova York transportando quatro passageiros, considerando reservas IFR da Associação Nacional de Aviação Executiva dos Estados Unidos (NBAA).

A Embraer destaca que o modelo recebeu uma cabine totalmente redesenhada, com novos assentos, sistema de gerenciamento de cabine (Cabin Management System – CMS) atualizado e recursos voltados ao aumento do conforto, da conectividade e da produtividade durante o voo. A aeronave também passou a oferecer maior capacidade de carga útil.

Entre os recursos tecnológicos embarcados estão o sistema de comandos eletrônicos full fly-by-wire com redução ativa de turbulência, o Embraer Enhanced Vision System (E2VS) e o Sistema de Alerta e Prevenção de Saída de Pista (ROAAS). Segundo a empresa, esses equipamentos ampliam a consciência situacional dos pilotos, reduzem a carga de trabalho na cabine e aumentam a flexibilidade operacional da aeronave para operar em um número maior de aeroportos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - AEROPORTOS - SALGADO FILHO AMPLIA OFERTA DE VOOS E PROJETA 2 MILHÕES DE PASSAGEIROS NO INVERNO

Aeroporto de Porto Alegre inicia o segundo semestre com novas rotas, reforço de frequências e expectativa de operar cerca de 15 mil voos entre junho e agosto

Do Estadão Conteúdo

O Aeroporto Internacional Salgado Filho inicia o segundo semestre com ampliação da oferta de voos nacionais e internacionais. Novas rotas passam a integrar a malha aérea de Porto Alegre e algumas operações já existentes tiveram aumento de frequência, em movimento que acompanha a recuperação da demanda e o fortalecimento do terminal como ponto de conexão na Região Sul.

A projeção da Fraport Brasil, concessionária responsável pela administração do aeroporto, é movimentar aproximadamente 2 milhões de passageiros entre junho e agosto, volume cerca de 70 mil superior ao registrado no mesmo período de 2025.

Para atender a esse fluxo, a expectativa é operar aproximadamente 15 mil voos ao longo do período.

A ampliação da malha ocorre em meio ao processo de recuperação da conectividade aérea do Rio Grande do Sul e reforça o papel do Salgado Filho como principal porta de entrada do estado. Segundo a concessionária, o crescimento será sustentado tanto pela inclusão de novos destinos quanto pelo reforço de rotas já consolidadas nos mercados doméstico e internacional.

Para a Fraport, a expansão amplia as alternativas de viagem e fortalece a posição de Porto Alegre na malha aérea regional. O gerente de Aviação Comercial da Fraport Brasil, Pedro Navega, afirmou que o aumento da oferta de voos e destinos amplia as possibilidades de conexão e proporciona mais conveniência aos passageiros.

A ampliação da malha ocorre em um período tradicionalmente importante para o transporte aéreo na Região Sul, impulsionado pelas férias escolares, pelo turismo de inverno, pelas viagens corporativas e pelos deslocamentos internacionais.

“Essa expansão é resultado do trabalho conjunto entre a concessionária e as companhias aéreas, que reconhecem o aeroporto de Porto Alegre como importante porta de entrada para o Brasil e um elo estratégico de conexão entre diferentes países”, afirmou Pedro Navega.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - ACESSO FERROVIÁRIO AO PORTO DE SANTOS RECEBE R\$ 2 BI EM INVESTIMENTOS

Centro de Controle Operacional e conjunto de obras ampliam a capacidade da malha, aumentam a eficiência das operações e preparam o corredor para trens de até 2,4 km

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



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

O novo Centro de Controle Operacional Integrado (CCOI) da MRS Logística no Porto de Santos foi entregue nesta terça-feira (30) com a proposta de tornar mais ágil a operação ferroviária no complexo portuário. A estrutura integra um conjunto de obras voltadas à melhoria dos acessos e à ampliação da capacidade logística do principal porto do país. A

cerimônia contou com a presença do ministro dos Transportes, George Santoro.

Com investimento de R\$ 2 bilhões, o pacote faz parte das contrapartidas previstas na renovação antecipada da concessão da Malha Regional Sudeste, operada pela MRS, firmada em julho de 2022 e válida até 2056.

Entre as intervenções estão a implantação de seis novos pátios ferroviários, a modernização de mais de 90 quilômetros de vias, a instalação de 126 aparelhos de mudança de via (AMVs) e a implantação de novos sistemas de sinalização, que ampliam a segurança e a eficiência operacional da malha.

Durante o evento, Santoro destacou a importância da nova estrutura para a produtividade do porto. Segundo ele, a modernização permitirá movimentar maior volume de cargas em menos tempo, contribuindo para a redução dos custos logísticos do país.

O presidente da MRS Logística, Guilherme Segalla de Melo, afirmou que os investimentos fazem parte de uma estratégia de longo prazo para mais que dobrar a capacidade de transporte ferroviário em Santos nos próximos 10 a 15 anos.

Ele ressaltou ainda os impactos urbanos das intervenções. Segundo o executivo, as obras devem reduzir conflitos entre trens de carga e áreas urbanas, além de tornar mais eficiente o despacho ferroviário, diminuindo o tempo de parada em regiões densamente ocupadas e integrando melhor as operações ao fluxo de navios.

Atualmente, o transporte de cargas com destino ao Porto de Santos é majoritariamente rodoviário, responsável por mais de 70% do total, enquanto o modal ferroviário responde por cerca de 20%. O ministro afirmou que os investimentos em infraestrutura ferroviária são necessários para ampliar a participação do modal e atender à crescente demanda do porto.

Segundo Santoro, a ampliação da capacidade ferroviária tende a aumentar a competitividade do modal em relação ao transporte rodoviário, reduzindo a circulação de caminhões em cidades como

Santos e Cubatão. A expectativa é que, ao longo da próxima década, haja maior agilidade no transbordo de cargas e aumento da participação das ferrovias na logística do porto.

CCOI

O Centro de Controle Operacional Integrado (CCOI) é resultado de uma parceria entre MRS, VLI e Rumo, empresas que operam em conjunto com a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). A atuação compartilhada no mesmo espaço permitirá maior coordenação das operações, com ganhos de eficiência no fluxo de trens que chegam ao complexo portuário.

De acordo com o anunciado, o centro contará com uma equipe de 45 profissionais: 20 da MRS, 15 da Fips, sete da Rumo e três da VLI.



A operação contou com a participação dos operadores portuários Intermarítima Portos e Logística, Irmãos Brito e FGS, responsáveis pela movimentação e pelo embarque da carga

“A decisão passa a ser tomada aqui e alimentando os respectivos centros operacionais das três ferrovias. Junto com a Fips, temos essa inteligência rápida, de saber qual priorização de entrega das cargas, do recuo dos trens para o retorno. Aqui, a tecnologia foi uma discussão padronizada com fabricante único para termos a

certeza que estivéssemos na mesma plataforma. Então houve um longo tempo de trabalho dos times de TI das três empresas para escolher uma plataforma onde todos conversassem, reduzindo interfaces e melhorando o tempo de resposta. Acho que vamos ter uma capacidade de entrega muito maior e com capacidade de tempo de resposta, também”, explicou o presidente da MRS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - GOVERNO E MRS INICIAM PROJETO DO FERROANEL DE SÃO PAULO

Memorando prevê elaboração dos estudos para o contorno de 53 km, que busca ampliar a capacidade logística e separar trens de carga e passageiros na Grande São Paulo

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A parceria ocorre em um momento de expansão dos investimentos ferroviários no país. Entre 2023 e 2025, os aportes em infraestrutura ferroviária somaram R\$ 30,54 bilhões

O MAIS IMPORTANTE É GARANTIR QUE ESSA OBRA AVANCE COM SEGURANÇA, PLANEJAMENTO E EFICIÊNCIA”

GEORGE SANTORO
ministro dos Transportes

O avanço de um dos projetos ferroviários mais estratégicos para a infraestrutura de transportes do Sudeste brasileiro ganhou um novo impulso nesta segunda-feira (29). O Ministério dos Transportes e a MRS Logística assinaram um memorando de entendimento para a elaboração do projeto do Ferroanel de São Paulo, obra que deve ampliar a capacidade logística nacional, reduzir gargalos operacionais e aumentar a eficiência do transporte ferroviário de cargas.



O acordo integra a estratégia do governo federal de ampliar a participação das ferrovias na matriz de transportes brasileira. Nas últimas semanas, o Ministério dos Transportes apresentou uma carteira de projetos voltada à expansão da infraestrutura ferroviária, com previsão de investimentos estimados em R\$ 160 bilhões e mecanismos de financiamento de longo prazo para novos empreendimentos. Entre as iniciativas consideradas prioritárias está justamente o Ferroanel de São Paulo, apontado como um projeto capaz de aumentar a eficiência da circulação ferroviária no principal corredor logístico do país.

“Com a assinatura deste memorando, damos início aos estudos que vão subsidiar a definição da melhor alternativa para implantação do Ferroanel de São Paulo. O mais importante é garantir que essa obra avance com segurança, planejamento e eficiência”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

Com cerca de 53 quilômetros de extensão, o novo contorno ferroviário ligará Itaquapecetuba ao bairro de Perus, na capital paulista. O empreendimento permitirá separar a circulação de trens de carga e de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo, um dos principais corredores logísticos do país.

A segregação das operações ferroviárias proporcionará maior fluidez ao tráfego, reduzirá conflitos entre os diferentes modais de transporte sobre trilhos e criará condições para ampliar a capacidade de movimentação de cargas. A medida permitirá fortalecer a competitividade da logística brasileira.

Segundo o Ministério dos Transportes, o projeto responde à necessidade de ampliar a capacidade da malha ferroviária diante da perspectiva de crescimento da produção agrícola, industrial e de biocombustíveis nos próximos anos. Hoje, o Brasil possui cerca de 30 mil quilômetros de ferrovias, mas menos de 10 mil quilômetros estão em operação.

Estudos técnicos

O acordo prevê que a MRS desenvolva os estudos técnicos e o projeto do empreendimento, incluindo análises de traçado, capacidade operacional, interferências urbanas e ambientais, levantamento fundiário, cronograma de implantação e estimativas preliminares de investimentos e benefícios.

O plano de trabalho deverá ser entregue pela concessionária em até 12 meses após a definição conjunta das premissas técnicas entre o Ministério dos Transportes e a empresa. O memorando possui caráter cooperativo e não vinculante e servirá de base para futuras decisões relacionadas ao planejamento e aos investimentos em infraestrutura ferroviária.

Investimentos

A parceria ocorre em um momento de expansão dos investimentos ferroviários no país. Entre 2023 e 2025, os aportes em infraestrutura ferroviária somaram R\$ 30,54 bilhões. Segundo o Ministério dos Transportes, os investimentos fazem parte da estratégia de retomada do modal ferroviário e de integração entre ferrovias, rodovias, hidrovias e portos.

Além dos recursos públicos, o governo aposta na ampliação do financiamento de longo prazo para estimular novos empreendimentos. Em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foi anunciada uma linha de crédito para projetos ferroviários com prazo de até 40 anos durante a fase de investimentos. O ministério também informou que pretende adotar mecanismos para ampliar a atratividade econômica dos projetos, incluindo instrumentos voltados à redução dos riscos para investidores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ACORDO PREVÊ ATÉ R\$ 15 BI PARA MODERNIZAR RODOVIAS NO PR E EM SC

Protocolo assinado por Ministério dos Transportes, ANTT e concessionárias estabelece diretrizes para obras na BR-116, BR-376 e BR-101

Do Estádio Conteúdo



O protocolo prevê possibilidade de reversão à União dos trechos conhecidos como Morro dos Cavalos e Eixão, na BR-101/SC, por meio de eventual aditivo ao contrato de concessão

Motoristas que utilizam as BR-116 e BR-376, no Paraná, e a BR-101, em Santa Catarina, poderão ser beneficiados por um conjunto de investimentos estimado em aproximadamente R\$ 15 bilhões para ampliação da capacidade das rodovias, reforço da segurança viária e modernização da concessão. Na sexta-feira (26), o Ministério dos Transportes, a

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Autopista Litoral Sul e a Arteris assinaram um protocolo de intenções que estabelece as diretrizes para viabilizar as intervenções.

Segundo os signatários, o acordo cria uma agenda de cooperação institucional para estruturar soluções para gargalos de infraestrutura no trecho entre Curitiba (PR) e Paulo Lopes (SC). Entre as prioridades estão intervenções no Morro dos Cavalos e obras para ampliação da capacidade da BR-101 em Santa Catarina.

O protocolo prevê a possibilidade de reversão à União dos trechos conhecidos como Morro dos Cavalos e Eixão, na BR-101/ SC, por meio de eventual termo aditivo ao contrato de concessão. Caso sejam cumpridas as etapas legais e regulatórias, esses segmentos poderão ser transferidos para uma nova concessão.

De acordo com o Ministério dos Transportes, essa medida poderá viabilizar mais de R\$ 3 bilhões em obras, incluindo a construção dos túneis previstos para o Morro dos Cavalos, além do aproveitamento do licenciamento ambiental e do projeto elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Paralelamente, os participantes do acordo avaliarão a celebração de um acordo substitutivo de multas, que poderá converter passivos decorrentes de autos de infração em investimentos na própria rodovia, conforme regulamentação da ANTT.

O documento também prevê a análise da inclusão de aproximadamente R\$ 4 bilhões em novos investimentos destinados à ampliação da capacidade das rodovias, ao aumento da segurança viária e à melhoria do nível de serviço em trechos considerados críticos. Segundo o governo, eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato poderá ocorrer por meio de reajuste tarifário, extensão do prazo da concessão ou combinação das duas alternativas.

Além dessas medidas, o protocolo estabelece as bases para uma modernização mais ampla da concessão, com expectativa de investimentos estimados em até R\$ 10 bilhões. Os valores, segundo o Ministério dos Transportes, ainda dependem de análises técnicas e regulatórias, além da apreciação prévia do Tribunal de Contas da União (TCU).

O acordo também institui uma agenda permanente de cooperação entre os participantes para compartilhar estudos, agilizar análises e identificar entraves técnicos, ambientais, jurídicos e regulatórios relacionados às intervenções previstas.

Segundo o Ministério dos Transportes, a assinatura do protocolo estabelece as diretrizes da política pública para o trecho e autoriza a ANTT a promover as alterações contratuais necessárias para viabilizar as obras previstas, observadas as etapas legais e regulatórias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 01/07/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ANTT REALIZA REUNIÕES PARA DISCUTIR CONCESSÃO DA ECOVIAS RIO MINAS

Encontros em Minas Gerais e no Rio de Janeiro reuniram usuários e representantes do setor; contribuições podem ser enviadas até 10 de julho

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, nos dias 23 e 25 de junho, reuniões participativas em Governador Valadares (MG) e no Rio de Janeiro para receber contribuições da sociedade sobre possíveis alterações no contrato de concessão da Ecovias Rio Minas, firmado por meio do Edital nº 01/2022.

As sessões reuniram usuários, representantes do setor produtivo, autoridades e entidades interessadas em apresentar sugestões sobre a concessão. Em Governador Valadares, participaram 57 pessoas, com 21 manifestações orais. No Rio de Janeiro, o encontro contou com 48 participantes e 12 manifestações.

Segundo a ANTT, as contribuições servirão de subsídio para as análises técnicas relacionadas ao contrato e à avaliação de eventuais mudanças na concessão.

O prazo para envio de manifestações permanece aberto até as 18h do dia 10 de julho, por meio da plataforma ParticipANTT. O sistema permite que qualquer cidadão consulte a documentação da reunião participativa, encaminhe sugestões e acompanhe a tramitação das contribuições apresentadas. O acesso é feito com conta Gov.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

ENERGIA - ANEEL ELEVA VALOR DO BÔNUS DE ITAIPU E AMPLIA ALÍVIO NAS TARIFAS

Com R\$ 872,1 milhões, crédito será repassado em agosto de 2026 e beneficia consumidores de menor consumo

Do Estadão Conteúdo



A Aneel aprovou a destinação de R\$ 872,1 milhões do chamado “Bônus de Itaipu”, com recursos gerados pela comercialização de energia gerada pela usina hidrelétrica

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou nesta terça-feira, 30, a destinação de R\$ 872,1 milhões como “Bônus de Itaipu”, a ser distribuído aos consumidores elegíveis em agosto de 2026. O montante vem do saldo positivo na Conta de Comercialização de Energia Elétrica da Itaipu, a Conta Itaipu. Houve aumento em relação à previsão

anterior, de R\$ 767,2 milhões.

Esse recurso vai permitir uma redução nas tarifas, para o público-alvo, de R\$2,69 até R\$ 31,38, dependendo do nível de consumo. O alívio na conta de luz vale para consumidores brasileiros residenciais e rurais que tiveram consumo inferior a 350 quilowatts- hora (kWh), em ao menos um mês no último ano.

Os valores são repassados pela Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBPar) às distribuidoras de energia elétrica.

Será homologada a Tarifa Bônus de Itaipu no valor de R\$ 0,00747181/ kWh. Foi também definida em R\$ 419,52 milhões a parcela destinada à reserva técnica criada via decreto do governo para mitigar as variações na tarifa de repasse ao longo do ano.

Desde 2025, a ENBPar pode constituir reserva técnica financeira com a utilização de parte do saldo positivo da conta Comercialização da Energia Elétrica de Itaipu no final do exercício anterior, no limite de 5%. A finalidade é mitigar impactos associados a variações de fluxo de caixa e de potenciais variações da tarifa de repasse de Itaipu, ou seja, o valor pago pelas distribuidoras de energia para adquirir a eletricidade gerada pela Usina Hidrelétrica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO ANUNCIA RETIRADA GRADUAL DE SUBSÍDIOS DOS COMBUSTÍVEIS

Neste mês de julho, já não tem a subvenção de R\$ 0,35 por litro do diesel. Em breve, medida vai se estender à gasolina

Do Estadão Conteúdo



Também está em avaliação o fim do outro subsídio do diesel, que é uma subvenção de R\$ 1,15 por litro

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, informou ontem que, a partir desta quarta-feira, 1º de julho, o governo vai tirar a subvenção por litro do diesel. “Fomos atentos para colocar o auxílio e também seremos para retirar”, disse, durante entrevista coletiva dos Ministérios da Fazenda e do Planejamento e Orçamento, e da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em Brasília, sobre combustíveis.

“Estamos anunciando que a partir de amanhã (hoje), portanto a partir do mês de julho - nós vamos fazer sempre com cuidado, a ainda alguma incerteza no futuro em relação à guerra - nós já estamos tirando a subvenção de R\$ 0,35 por litro do diesel”, disse o ministro.

Ele explicou que assinou uma portaria, que será publicada a partir da quarta, já gerando efeitos de imediato. A medida, segundo o ministro, visa a cumprir com os compromissos feitos antes. “A gente não vai parar por aqui. Está em avaliação a outra subvenção do diesel, que é uma subvenção de R\$ 1,15 e também em especial da subvenção de R\$ 0,44 por litro da gasolina”, citou.

Também “muito em breve”, conforme Durigan, o governo também vai fazer um anúncio de uma retirada ao menos em princípio ou no mínimo gradual parcial também da subvenção da gasolina.

Até aqui, com a disparada dos preços de petróleo no mercado internacional, o governo estava concedendo subsídio de R\$ 1,12 por litro de óleo diesel; de R\$ 0,44 por litro da gasolina e de R\$ 11,00 por botijão de gás de 13 quilos. Esta foi a saída encontrada pela equipe econômica de tentar minimizar possíveis impactos na inflação doméstica.

A Fazenda informou ao Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) que o governo já executou R\$ 1,003 bilhão da subvenção ao diesel. Nos últimos dias, Estados Unidos e Irã retomaram as negociações para reduzir a escalada militar e garantir o tráfego no Estreito de Ormuz.

PLP dos combustíveis

Durigan afirmou também que o Projeto de Lei Complementar (PLP) dos Combustíveis perde a razão de ser dado o fim da guerra entre Estados Unidos e Irã. “Um projeto de lei complementar que não avançou, e nesse momento perde a razão de ser, e, em razão do fim da guerra, fizemos uma

subvenção condicionada ao não repasse dos valores dos tributos, seja no diesel, seja na gasolina”, disse.

Ele salientou que o governo continua em “permanente reavaliação” desses custos fiscais e ao mesmo tempo do impacto dos preços no País. “Nossos compromissos aqui são o de não manter o preço artificial. Precisamos ter toda a nossa inteligência e os instrumentos colocados à nossa disposição para amortecer o custo da guerra, não ter impacto no País, de maneira a não prejudicar nossa população”, citou.

O ministro acrescentou que a reavaliação do quadro tem sido diária. “Todo dia a gente conversa para entender como estão os níveis de preço - seja o do preço do petróleo, seja o nível de preço no país, a partir, inclusive, das publicações da Agência Nacional de Petróleo -, que tem permitido maior transparência na questão das margens, seja na gasolina, seja no diesel, mas também nos outros combustíveis”, explicou.

Benefícios para GLP e QAV serão reavaliados

O ministro do Planejamento e Orçamento, Bruno Moretti, afirmou nesta terça-feira, 30, que a subvenção ao gás liquefeito de petróleo (GLP) e ao combustível de aviação (QAV) também estão sendo revistos pela equipe técnica do governo federal. Ele disse que as políticas “só serão mantidas enquanto o mercado julgar que são necessárias”.

“Tanto a subvenção do GLP como as desonerações que nós fizemos do combustível de aviação e biodiesel também estão sendo reavaliadas. Só manteremos até o momento em que a gente entender que o mercado ainda demanda essa subvenção ou essa desoneração”, afirmou o ministro, durante entrevista de anúncio da retirada de subvenções ao diesel.

Moretti afirmou que a revisão faz parte do acompanhamento contínuo das condições de mercado após a redução das tensões geopolíticas que haviam pressionado os preços internacionais da energia e vem na linha do término de parte das subvenções já anunciadas pelo governo federal.

Segundo ele, o governo pretende retirar gradualmente medidas emergenciais à medida que os riscos de alta de preços diminuam, preservando apenas os mecanismos considerados necessários para evitar impactos relevantes sobre consumidores e setores estratégicos da economia. Segundo ele, a manutenção dos benefícios dependerá da necessidade de proteção aos consumidores e da capacidade do mercado de absorver a retirada dos incentivos sem provocar aumentos significativos de preços.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

AGRONEGÓCIO – GOVERNO LANÇA PLANO SAFRA COM R\$ 525,1 BILHÕES

Volume destinado a médios e grandes produtores é R\$ 9 bilhões superior ao da safra anterior e inclui recursos para custeio, comercialização e investimentos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A cerimônia ocorreu no Palácio do Planalto, com a presença do presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, e do ministro da Agricultura e Pecuária, André de Paula

O governo federal lançou, nesta terça-feira (30/6), o Plano Safra 2026/2027, com R\$ 525,1 bilhões destinados à agricultura empresarial — R\$ 9 bilhões a mais do que no ciclo anterior. A cerimônia ocorreu no Palácio do Planalto, em Brasília, com a presença do presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, e do ministro da Agricultura e Pecuária, André de Paula.



Do total de recursos, R\$ 384,9 bilhões serão destinados ao custeio e à comercialização, para cobrir despesas como aquisição de insumos, condução das lavouras, manejo dos rebanhos e escoamento da produção. Os outros R\$ 140,2 bilhões irão para investimentos em modernização produtiva, ampliação da capacidade de armazenagem, irrigação, inovação tecnológica e renovação de máquinas e equipamentos.

Segundo o Ministério da Agricultura, um dos principais avanços do Plano Safra 26/27 é a redução das taxas máximas de juros em linhas estratégicas. A pasta afirma que a queda da taxa Selic abre uma janela importante para reduzir o custo financeiro do produtor e ampliar a capacidade de contratação do crédito rural. Com juros menores, segundo o governo, o produtor ganha mais previsibilidade para planejar a safra, realizar investimentos na propriedade e organizar sua atividade produtiva.

No Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural (Pronamp), voltado aos médios produtores, o volume previsto é de R\$ 72,6 bilhões, com taxa máxima de juros de 9% ao ano — inferior à praticada no ciclo anterior. Para o ministério, a redução fortalece um segmento central para a produção de alimentos, a geração de empregos e a dinamização das economias locais. Com crédito mais acessível, segundo a pasta, os produtores ganham melhores condições para custear a produção, ampliar investimentos e conduzir o ciclo produtivo com mais segurança.

Para o governo, o Plano Safra 26/27 reafirma o papel do crédito rural como instrumento estratégico para ampliar a produção agropecuária, fortalecer a renda no campo, garantir o abastecimento e a segurança alimentar, impulsionar as exportações e elevar a competitividade do agronegócio brasileiro.

O plano também fortalece a complementaridade entre diferentes fontes de recursos, combinando linhas controladas, equalizadas, não equalizadas e fontes de mercado. Segundo o governo, essa estrutura permite atender diferentes perfis de produtores e finalidades de crédito, ampliando a oferta total de financiamento ao setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

AGRONEGÓCIO – INICIATIVA PREVÊ DESCONTO EM JUROS PARA BOAS PRÁTICAS NO CAMPO

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Plano Safra 26/27 prevê desconto adicional de até 1,0 ponto percentual na taxa de juros do custeio para produtores que adotem boas práticas agropecuárias ou regularizem sua situação ambiental. A redução é dividida em duas parcelas: 0,5 ponto percentual para quem tiver o Cadastro Ambiental Rural (CAR) em situação regular e outros 0,5 ponto percentual para quem adotar práticas sustentáveis, padrões de gestão e certificações reconhecidas.

Na área de gestão de riscos, o plano reforça o Proagro e o seguro rural como instrumentos de proteção da produção. De acordo com o governo, as operações de custeio agrícola poderão ser renegociadas desde que estejam cobertas por Proagro ou seguro rural — medida que busca estimular a gestão de risco e fortalecer a responsabilidade compartilhada entre produtores, instituições financeiras e o poder público, reduzindo a dependência de soluções emergenciais após perdas.

No campo dos investimentos, o programa amplia o escopo do InvestAgro, linha voltada à modernização das propriedades rurais, para contemplar sistemas de geração e distribuição de energia renovável, incluindo energia solar, biomas sa, energia eólica, cogeração e armazenamento de energia elétrica. Segundo o ministério, as medidas contribuem para aumentar a produtividade, reduzir custos operacionais e ampliar a segurança energética das propriedades.

Armazenagem

A armazenagem também recebe atenção especial. O governo prevê apoio à ampliação, modernização, reforma e construção de armazéns e câmaras frias, com o objetivo de reduzir perdas,

aprimorar a logística e ampliar a capacidade de conservação e comercialização da produção. Com maior autonomia para armazenar e comercializar, segundo o ministério, produtores, cooperativas e agroindústrias ganham melhores condições de gestão, agregação de valor e competitividade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - PRESIDENTE DO PARAGUAI CRITICA ACORDO COM UE POR 'INJUSTIÇAS'

Santiago Peña expôs uma série de questionamentos ao funcionamento do pacto durante a abertura da Cúpula do Mercosul

Do Estadão Conteúdo



Durante a abertura do evento, Peña disse que o Paraguai assinou acordo para que todos os países ganhassem, mas depois viu que não havia unidade

O presidente do Paraguai, Santiago Peña, disse nesta terça-feira, 30, que o acordo comercial do Mercosul com a União Europeia lhe deixou um “sabor agri-doce” e denunciou “injustiças” na distribuição de cotas no mercado europeu. Ele destacou que a integração não se expressa apenas em comunicados, mas em ações concretas.

Em seu discurso na Cúpula do Mercosul, Peña expôs uma série de questionamentos ao funcionamento do bloco regional e que há “um sentimento de insatisfação”. “É o sentimento que eu tenho. Mas essa insatisfação nunca é uma frustração, nunca é uma raiva, é simplesmente a vontade de poder fazer muito mais”, frisou.

Ele apontou que a América do Sul precisa de uma maior integração, com regras claras e sobre mecanismos que deem previsibilidade no processo. Nesse sentido, Peña referiu-se ao acordo comercial que o Mercosul assinou com a UE em janeiro, após mais de 25 anos de negociações.

“Por momentos senti que o Paraguai colocou sua assinatura para que todos os países ganhassem, mas, assim que assinamos o acordo, começamos a perceber que a unidade não era tão forte”, enfatizou.

Ele ainda agradeceu a presença do presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, do líder do Uruguai, Yamandú Orsi, e da Bolívia, Rodrigo Paz.

Mercosul-China

O presidente brasileiro, inclusive, disse que o Mercosul busca uma negociação com a China por um acordo comercial, nos moldes do que o bloco tem feito com outros países, como Canadá e Japão, e com a União Europeia.

“Voltamos a olhar para o mundo com ambição. Contrariamos as expectativas de quem acreditava que acordo com UE jamais sairia do papel. O Brasil também já ratificou o acordo com Efta e Singapura. O Mercosul está avançando nos diálogos com Canadá, Índia e Vietnã. Nesta cúpula, daremos mais um passo ao lançar as negociações de uma parceria econômica com o Japão. Em breve, queremos fazer o mesmo com a China e seguir nos aproximando dos mercados mais dinâmicos do planeta”, declarou.

Lula disse que o Brasil “seguirá avançando para conectar o interior do nosso continente a portos do Pacífico, Atlântico e Caribe” e defendeu que minerais críticos devem ser olhados como uma “questão de segurança nacional” para “desenvolver cadeias regionais com etapas de valor agregado”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MERCOSUL DOBRA PRAZO PARA 'TARIFA ZERO'

Da Agência Brasil

As empresas dos países do Mercosul terão menos burocracia para importar produtos sem fabricação ou oferta suficiente no bloco. Os países-membros aprovaram uma mudança que dobra o prazo de validade das autorizações para reduzir temporariamente a zero o Imposto de Importação em situações de desabastecimento.

A medida foi aprovada pelos Estados Partes do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) durante as reuniões preparatórias para o encontro de cúpula do bloco.

A nova regra foi proposta pelo Brasil durante a Presidência Pro Tempore do Mercosul no segundo semestre de 2025. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) explicou que a medida diminui a necessidade de renovar pedidos com frequência, acelera o acesso a insumos e produtos essenciais e busca tornar o ambiente de negócios mais eficiente.

O mecanismo de desabastecimento é utilizado quando determinado produto não é fabricado no Mercosul ou quando a produção regional não consegue atender à demanda das empresas.

Nessas situações, os países podem autorizar, por tempo determinado, a redução da alíquota do Imposto de Importação, geralmente para 0%, para facilitar a compra do produto em mercados fora do bloco.

Segundo o governo brasileiro, o instrumento é usado principalmente por empresas que dependem de matérias-primas, componentes ou outros insumos para manter a produção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

COMÉRCIO EXTERIOR – LULA SUGERE EXPANSÃO DO PIX PARA TODA A AMÉRICA DO SUL

Em seu discurso na Cúpula do Mercosul, no Paraguai, presidente diz que experiências bem sucedidas devem ser compartilhadas entre os países do bloco

Do Estadão Conteúdo



Lula disse que a integração financeira reduzirá custos e fortalecerá o comércio intrabloco. Depois, se reuniu com presidente do Chile, José Antonio Kast

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), sugeriu nesta terça-feira, 30, que o Pix possa ser expandido para toda a América do Sul, em um sinal de integração entre os países do bloco aduaneiro.

“Experiências nacionais bem sucedidas devem ser compartilhadas entre os países do bloco. O Pix, sistema brasileiro público e gratuito de pagamentos, é referência internacional de inclusão financeira e eficiência digital. Sua arquitetura pode servir de base para uma infraestrutura de pagamentos que beneficie todos os cidadãos do Mercosul”, disse o presidente, em discurso na cúpula do Mercosul, no Paraguai.

“A integração financeira reduzirá custos, fortalecerá o comércio intrabloco, ampliará o uso de moedas locais e aumentará nossa resiliência frente a choques externos”, completou.



Em seu discurso lido no evento, Lula também falou sobre o combate ao crime organizado. Disse que o governo brasileiro prioriza “o fortalecimento da inteligência e da cooperação internacional para asfixiar os escalões mais altos das redes criminosas e combater o tráfico de drogas e de armas”.

Ainda disse que o Brasil vai custear a presença de delegados de países do Mercosul por um ano em Buenos Aires para “para ampliar a coordenação no combate ao tráfico internacional de drogas e crimes correlatos”.

Depois de ler o discurso, Lula falou de improviso. Fez críticas ao Mercosul e a todos os países quando disse que é preciso ter “instituições sólidas” e que o bloco funcione independente das ideologias políticas.

“Um dos grandes problemas nossos é que não temos instituições sólidas. O Mercosul não pode funcionar com base na eleição desse ou daquele presidente. Senão nunca vamos ter um bloco realmente forte e funcionando, a depender da vontade de um presidente funciona, a depender (de outro presidente) não funciona. A gente nunca vai conseguir se transformar em um bloco econômico de muita vitalidade para ter influência no mundo”, declarou o presidente.

Reunião com Kast

Lula se reuniu nesta terça- -feira com o presidente do Chile, José Antonio Kast. Durante o encontro, os dois discutiram estratégias para conter as altas dos combustíveis devido à guerra entre Estados Unidos e Irã no Oriente Médio.

“Conversamos sobre os impactos econômicos da guerra no Oriente Médio e expliquei ao presidente a série de medidas que tomamos no Brasil para reduzir os efeitos sobre os preços dos combustíveis e alimentos”, disse Lula no X.

O presidente afirmou também que os dois concordaram em ampliar a relação entre os empresários chilenos e brasileiros. Para isso, os ministros do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, e de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, devem ir ao Chile em data a definir.

Lula também disse no X que convidou Kast a visitar o Brasil ainda neste ano de 2026.

Presidente cita Venezuela e pede cooperação

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou que o terremoto duplo que assolou a Venezuela na semana passada deve ser refletido pelos países membros do Mercosul sobre a importância da cooperação regional.

No início da fala do presidente na 68ª Cúpula do bloco, nesta terça-feira, 30, em Assunção (Paraguai), ele pediu a adoção de um minuto de silêncio pelas vítimas do desastre.

“Gostaria de reiterar minha solidariedade ao povo e ao governo da Venezuela diante das perdas humanas e materiais incalculáveis causadas pelos terremotos da semana passada. Tragédias como essa convidam a uma reflexão sobre a importância da solidariedade e da cooperação regionais”, afirmou o presidente no início do discurso.

Ao falar sobre esse e outros eventos climáticos, como o El Niño, que deve ter um impacto intensificado neste ano, Lula sugeriu ao Uruguai, que assume a presidência do Mercosul a partir desta terça, que o bloco construa um mecanismo para enfrentar desastres naturais.

“Eventos climáticos extremos cada vez mais frequentes demandam maior coordenação regional em matéria de sistemas de alerta precoce e de gestão de desastres. O Mercosul pode ser o embrião de um mecanismo sul-americano de enfrentamento a desastres naturais e de financiamento a medidas de adaptação climática”, disse Lula.

Segundo o balanço divulgado pelo governo venezuelano nesta segunda-feira, 29, o duplo terremoto da quarta passada deixou ao menos 1.719 mortos. Há ainda 5.034 feridos e 15.866 desabrigados. Uma projeção da Organização das Nações Unidas (ONU) estima mais de 50 mil desaparecidos.

Após o discurso, Lula atacou o governo do ex- -presidente Jair Bolsonaro (PL) e disse que será candidato em outubro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE QUEDA, MAS FECHA JUNHO COM VALORIZAÇÃO DE 2,38%

Na sessão desta terça-feira, último dia do mês, o recuo foi de 0,22%, com a moeda americana cotada a R\$ 5,16

Do Estadão Conteúdo



Apesar do repique nos últimos dois meses (1,82% em maio e 2,38% em junho), o dólar ainda recua 5,94% no ano

O dólar encerrou a sessão desta terça-feira, 30, em leve baixa no mercado local, na casa de R\$ 5,16, alinhado ao comportamento da moeda americana em relação à maioria das divisas emergentes. Apesar da virada de mês e de semestre, com rolagem de contratos futuros e a tradicional disputa pela formação da taxa ptax, o dólar oscilou em margens estreitas.

Operadores ouvidos pelo Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) afirmam que o ambiente é de cautela e pouco apetite por negócios, após a rodada recente de depreciação do real. Além do aumento dos ruídos políticos e fiscais com o andamento do calendário eleitoral, investidores aguardam dados do mercado de trabalho americano para refinar as apostas sobre os próximos passos do Federal Reserve.

“Foi aparentemente um dia de correção técnica, com o mercado buscando devolver um pouco dos ganhos recentes do câmbio. O real andou praticamente junto com a maioria das moedas emergentes”, afirma a economista-chefe do Ouribank, Cristiane Quartaroli.

Tirando uma alta mais forte na primeira hora de negócios, quando superou R\$ 5,20 e registrou máxima de R\$ 5,2017, o dólar operou em leve baixa ao longo da segunda etapa do pregão. Com mínima de R\$ 5,1625, fechou em queda de 0,22%, a R\$ 5,1630. A moeda termina junho com valorização de 2,38% frente ao real, após ganhos de 1,82% em maio. Apesar do repique nos últimos dois meses, ainda recua 5,94% no ano.

Movimento global

O economista Sergio Goldenstein, sócio-fundador da Eytse Estratégia, ressalta que junho foi marcado por um movimento global de alta do dólar, com dados fortes de atividade nos EUA e a mudança das expectativas para a política monetária americana. Ele acrescenta que o real, que vinha apresentando “performance relativa” melhor que a dos pares no ano, sofreu mais que outras divisas emergentes no mês em razão de fatores locais.

“Tivemos uma piora dos termos de troca, com a devolução da alta do petróleo, e um aumento das preocupações fiscais com as medidas do governo”, afirma Goldenstein, mencionando que investidores passaram a trabalhar com probabilidade maior de reeleição de Lula, o que significa manutenção da atual política econômica.



As cotações do petróleo recuaram nesta terça-feira, 30, e fecharam junho com perda de cerca de 20%, em meio às negociações de paz entre EUA e Irã e à normalização do fluxo de embarcações pelo Estreito de Ormuz. Foi o maior tomo trimestral do petróleo desde 2020. Apesar disso, a commodity ainda avança mais de 20% em 2026.

Lá fora, referência do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes - o índice DXY - pouco se mexeu ao longo da tarde e, por volta das 17h, era negociado aos 101,131 pontos (+0,03), após mínima aos 101,049 pontos. O Dollar Index termina junho com valorização superior a 2%. O iene caiu para os menores níveis desde a década de 1980, o que estimula apostas de intervenção no câmbio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

FINANÇAS - IBOVESPA CAI 0,68% AOS 172 MIL PONTOS

Bolsa também fecha junho em queda (0,73%) e registra o quarto recuo mensal seguido

Do Estadão Conteúdo

A Bolsa brasileira, assim como na segunda-feira, novamente não conseguiu acompanhar o desempenho positivo de Wall Street nesta terça. O Ibovespa até amenizou a queda à tarde e recuperou o nível de 172 mil pontos, na esteira do alívio nos juros futuros, após o Caged de maio reforçar a tendência de desaceleração no mercado de trabalho.

Contudo, a ausência de fluxo estrangeiro e a cautela com o quadro fiscal impediram uma recuperação firme, levando o índice a registrar baixa de 0,68% nesta terça-feira, 30, e 0,73% no mês de junho - o quarto recuo mensal seguido -, reduzindo os ganhos do primeiro semestre para 6,76%.

Após máxima aos 173.204,72 pontos, com variação zero, o Ibovespa chegou a tocar os 170.538,48 pontos pela manhã, com recuo de 1,54%. Por fim, com giro financeiro de R\$ 21,92 bilhões, o índice fechou aos 172.024,12 pontos, sem força de Petrobras, Vale e dos grandes bancos. No trimestre, apurou queda de 8,31%.

“A questão que mais pesa na Bolsa parece ser o fluxo estrangeiro. Há certa dificuldade de criar uma narrativa positiva para os ativos brasileiros, ao mesmo tempo em que o estrangeiro parece estar em compasso de espera”, afirma o especialista em renda variável da Manchester Investimentos, Felipe Cima.

No mês de junho até sexta-feira, 26, houve retirada de R\$ 8,754 bilhões por parte de investidores estrangeiros. Ainda assim, no acumulado do ano, o fluxo de capital externo está positivo em R\$ 32,879 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

JUSTIÇA - STF MANTÉM FIM DA APOSENTADORIA COMPULSÓRIA A JUÍZES CONDENADOS

Decisão de rejeitar o recurso protocolado pela Procuradoria-Geral da República foi tomada por unanimidade pela Primeira Turma

Da Agência Brasil

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta terça-feira (30) manter a decisão que acabou com a aposentadoria compulsória como pena máxima aos magistrados condenados por faltas disciplinares graves, como venda de sentenças, assédio sexual e moral, entre outras.

No dia 16 de março, o ministro Flávio Dino, relator do caso, determinou o fim da aposentadoria compulsória e alegou que a reforma da Previdência de 2019 deixou de prever o benefício

previdenciário. Além disso, Dino disse que a pena beneficia os magistrados condenados. Em seguida, a decisão foi confirmada pela própria turma.



O ministro Flávio Dino, relator do caso, determinou o fim da aposentadoria compulsória em 16 de março. A PGR recorreu, mas não obteve sucesso

Pelo entendimento, após condenação à pena máxima pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), a Advocacia-Geral da União (AGU) deverá entrar com uma ação no Supremo para que o magistrado tenha a perda do cargo analisada pela Corte. Na sessão de ontem, por unanimidade, o colegiado rejeitou recurso protocolado pela Procuradoria-Geral da República (PGR). O órgão contestou a competência do STF para julgar ação que deverá ser proposta pela AGU, a competência do órgão para protocolar a ação, além do esvaziamento da garantia da vitaliciedade de juízes e promotores.

Os votos foram proferidos pelo relator e pelos ministros Cristiano Zanin, Alexandre de Moraes e Cármen Lúcia.

Em 20 anos, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) condenou 126 magistrados à aposentadoria compulsória. O CNJ foi criado em 2005 e é responsável pelo julgamento de faltas disciplinares cometidas por juízes e desembargadores.

Ao longo da história, o CNJ aplicou a Lei Orgânica da Magistratura Nacional (Loman). A norma definiu que são penas disciplinares a advertência, censura, remoção compulsória, disponibilidade com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço e aposentadoria compulsória com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço, a punição mais grave.

Antes da decisão do Supremo, magistrados mantinham o recebimento mensal dos vencimentos após a condenação pelo órgão.

Penduricalhos

O STF também decidiu nesta terça-feira liberar o pagamento de penduricalhos retroativos a juízes, procuradores e promotores do Ministério Público. A Corte finalizou o julgamento virtual de recursos contrários à decisão da Corte que, em 25 de março, limitou os repasses em 35% e vetou o pagamento retroativo.

Pelo novo entendimento, o pagamento dos retroativos poderá ser restabelecido, mas deverá observar o limite fixado na decisão anterior. A determinação teve os votos dos ministros Flávio Dino, Alexandre de Moraes, Gilmar Mendes, Cristiano Zanin, Edson Fachin e Cármen Lúcia.

Pelo entendimento majoritário, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), no prazo máximo de 30 dias, deverá encaminhar ao Supremo a relação das verbas e gratificações legais que eram pagas antes da decisão da Corte. Em seguida, o resultado do julgamento será aplicado.

Penduricalhos são benefícios concedidos a servidores públicos e que, somados ao salário, não se submetem ao teto remuneratório constitucional de R\$ 46,3 mil.

No dia 25 de março, por unanimidade, os ministros decidiram que as indenizações adicionais, gratificações e auxílios deverão ser limitados a 35% do valor do salário dos integrantes da Corte, que têm o teto como referência e é equivalente a R\$ 46,3 mil.

Dessa forma, juízes, promotores e procuradores poderão ganhar pelo menos R\$ 62,5 mil mensais, somando o teto e R\$ 16,2 mil em penduricalhos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

JUSTIÇA – APÓS CRÍTICAS, GILMAR NEGA ‘DESUNIÃO’

Ministro criticou André Mendonça recentemente e explicou que divergências são normais

Do Estadão Conteúdo

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou que haja “desunião” na Corte em relação ao caso do Banco Master. A fala foi feita nesta terça-feira, 30 - uma semana depois de ele criticar o relator do Master, André Mendonça, no programa “Roda Viva”.

“Eventuais divergências quanto ao mérito de determinada medida processual não são sinônimos de desunião da Corte em relação à importância do caso e à observância dos direitos fundamentais das pessoas investigadas”, declarou Gilmar, ao fazer balanço das atividades da Segunda Turma.

Na semana passada Gilmar disse que há uma “impropriedade” e um “erro crasso” no relato feito por Mendonça de que foi procurado por um advogado de Daniel Vercaro com uma proposta de “delação seletiva” no caso que investiga o Banco Master.

O ministro disse ainda que “gostaria de reiterar a confiança” que têm na atuação de Mendonça e na Segunda Turma. “Visões divergentes constituem oportunidades únicas para realização de um julgamento mais completo possível. Elas enriquecem a atividade judicante, ao invés de diminuir”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

INTERNACIONAL – EUA ESTIMAM 59 MIL PRÉDIOS DANIFICADOS APÓS TERREMOTOS

Levantamento foi feito por geógrafos da Universidade de Oregon a partir de imagens de satélite da Nasa

Da Agência Brasil



No mapa divulgado pela Nasa, os pontos vermelhos significam prédios com 75% de chances de terem sido danificados

Ao analisar imagens de satélites da Nasa, pesquisadores da Universidade Estadual de Oregon, nos Estados Unidos (EUA), estimaram que 58,8 mil edifícios foram “provavelmente danificados ou destruídos” na região afetada pelos terremotos da Venezuela.

Os geógrafos Corey Scher e Jamon Van Den Hoek analisaram os dados do mapa divulgado pela Nasa [Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço] dos EUA, produzido pelo satélite Sentinel-1, com imagens antes e depois dos terremotos na Venezuela. Na imagem acima, os pontos vermelhos significam prédios com 75% de chances de terem sido danificados.

“Trata-se de um produto preliminar, elaborado poucos dias após o evento, e que permanece não validado”, ponderaram os pesquisadores.

Cada imagem captada após os terremotos da última quarta-feira (24) foi comparada com um “conjunto de imagens de referência” do Sentinel-1 adquiridas ao longo de 2025. “As duas [imagens] foram combinadas em um único mapa de danos”, diz o artigo científico.



Os pesquisadores apontam que a superfície de um edifício pós-terremoto, se comparado com imagens antes dos tremores, “sofreu mudanças abruptas”, sendo esse o mesmo método usado para mapear a destruição de prédios em zonas de conflito.

“Um edifício é considerado danificado quando pelo menos 50% da sua área de implantação está localizada no mapa de danos por perda de coerência”, escreveram os pesquisadores dos EUA.

As detecções de danos se concentram onde o tremor foi mais forte (a costa central e o corredor populoso de Caracas), “em consonância com o padrão de intensidade do terremoto”.

Até domingo (28), o governo da Venezuela havia registrado o colapso de 774 edifícios em diversas partes do país, sendo 189 totalmente derrubados e 585 prédios parcialmente destruídos.

Ainda no domingo, foi anunciada a criação de uma comissão para avaliar as condições de infraestrutura e habitação das demais estruturas das regiões afetadas para avaliar riscos.

A expectativa é que a comissão técnica informe o nível de risco de cada edifício, ponte ou rodovia a partir de classificação dividida entre vermelho, amarelo e verde. As estruturas que receberem a cor vermelha serão as de alto risco de desabamento, as amarelas de risco médio e as verdes serão as sem qualquer risco.

Números da catástrofe

Segundo a última atualização, os terremotos na Venezuela deixaram 1,9 mil mortos e 10,5 mil feridos. Porém, os números podem aumentar. As Nações Unidas (ONU) estimam que quase 50 mil pessoas estejam desaparecidas no país.

Os terremotos de magnitude 7,2 e 7,5 na escala Richter, ocorridos na quarta-feira passada, causaram destruição e desabamentos na capital Caracas e várias outras cidades, principalmente na província de La Guaira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026

INTERNACIONAL - BRASILEIROS RESGATAM DUAS PESSOAS COM VIDA

Do Estádio Conteúdo

As equipes brasileiras enviadas pelo governo à Venezuela resgataram ao menos duas pessoas com vida dos escombros resultantes dos terremotos que atingiram o país, informou o Ministério das Relações Exteriores nesta terça-feira, 30. Segundo o Itamaraty, as equipes atuam principalmente em La Guaira, uma das regiões mais afetadas.

Ao todo, 6.461 pessoas já foram resgatadas após os abalos sísmicos de 24 de junho. Segundo o novo balanço oficial divulgado pelo governo venezuelano, o número de mortos subiu para 1.943.

A Força Aérea Brasileira (FAB) já realizou quatro voos humanitários ao país. No último domingo, 28, a aeronave transportou 35 bombeiros militares de Minas Gerais e São Paulo.

O governo brasileiro também enviou medicamentos e insumos para o atendimento de 1.500 pessoas, além de purificadores de água com painéis solares, capazes de filtrar até 5 mil litros de água por dia por unidade. A missão de socorro ainda mobilizou uma aeronave cargueira KC-390 Millennium, que transportou uma estrutura completa de hospital de campanha pertencente à Marinha do Brasil.

O governo brasileiro resgatou 13 brasileiros que estavam de passagem pelo país. Eles tinham procurado a Embaixada do Brasil em Caracas, em caráter emergencial, uma vez que o aeroporto comercial da capital venezuelana estava fechado.

O transporte foi feito em aproveitamento da aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) que levou ajuda humanitária para socorrer os venezuelanos e iria voltar vazia ao Brasil. O terremoto duplo de 7,2 e 7,5

de magnitude foi o maior no país desde 1900. Outros tremores menores foram sentidos na sexta e na segunda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

EUA SANCIONAM BRASILEIROS E EMPRESAS POR SUPOSTA LIGAÇÃO COM O PCC

Facção é considerada em documento 'maior organização criminosa transnacional da América Latina'; departamento do Tesouro inclui dois brasileiros, três empresas nacionais e uma companhia portuguesa em lista de sanções por apoio financeiro

Por Bloomberg



Governo dos Estados Unidos anunciou sanções contra indivíduos e empresas por supostos vínculos com o Primeiro Comando da Capital (PCC) — Foto: Dado Galdieri / Bloomberg

O Departamento do Tesouro dos Estados Unidos anunciou nesta quarta-feira sanções contra dois cidadãos brasileiros, três empresas brasileiras e uma empresa portuguesa por supostos vínculos com o Primeiro Comando da Capital (PCC), apontado pelo governo americano como a maior

organização criminosa transnacional do Hemisfério Ocidental.

Segundo o Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros (OFAC, na sigla em inglês), o PCC representa uma ameaça crescente à segurança nacional dos Estados Unidos por atuar na lavagem de dinheiro do tráfico de drogas em território americano, especialmente na Flórida, além de manter operações em países como Reino Unido, Turquia e Japão. O departamento também considera a facção "a maior organização criminosa transnacional da América Latina".

Entre as pessoas sancionadas estão Victor Henrique de Oliveira Shimada e Stella Stefanie Nunes Henrique de Oliveira. Já entre as empresas atingidas pela medida estão as brasileiras Victory Trading Intermediação de Negócios Cobranças e Tecnologia Ltda; Pixwave Soluções de Pagamentos Ltda; e Wave Construções Inteligentes Ltda, além da portuguesa Avenidas Flutuantes Unipessoal Lda.

Segundo o Tesouro americano, Shimada liderava o núcleo da organização baseado em São Paulo e fazia a ligação entre operadores do PCC na Flórida e traficantes internacionais. O órgão afirma que ele e sua estrutura movimentaram mais de US\$ 30 milhões em recursos ilícitos gerados em diversas cidades dos Estados Unidos, utilizando criptomoedas para enviar o dinheiro de volta ao Brasil em benefício da facção.

O comunicado também afirma que Shimada esteve envolvido em outros crimes financeiros. Em janeiro de 2025, segundo o governo americano, ele chegou a cumprir prisão domiciliar no Brasil após uma de suas empresas, a Victory Trading, ter sido usada para lavar dinheiro desviado de um clube de futebol brasileiro em um esquema de fraude publicitária.

Stella Stefanie Nunes Henrique de Oliveira é descrita como parente e colaboradora próxima de Shimada. Segundo o Tesouro, ela atuava como secretária do empresário e intermediava a coleta de grandes quantias, prestando apoio logístico às operações de lavagem.

As autoridades americanas afirmam que Shimada utilizava uma rede de empresas para ocultar a origem dos recursos enviados dos Estados Unidos ao Brasil. Além da Victory Trading, a investigação cita a Pixwave, a Wave Construções Inteligentes e a empresa portuguesa Avenidas Flutuantes Unipessoal, que, segundo o OFAC, eram controladas direta ou indiretamente pelo empresário.

A investigação que resultou nas sanções foi conduzida por uma força-tarefa do Departamento de Segurança Interna dos EUA, com participação do FBI e do Departamento de Justiça. Em janeiro deste ano, seis integrantes do núcleo da organização na Flórida foram presos e denunciados por lavagem de dinheiro. As sanções anunciadas agora têm como alvo o braço da operação sediado em São Paulo.

Com a medida, todos os bens e interesses dos sancionados localizados nos Estados Unidos ou sob controle de cidadãos americanos ficam bloqueados. Além disso, pessoas e empresas dos EUA ficam proibidas de realizar transações com os alvos, e instituições financeiras estrangeiras que mantiverem relações relevantes com eles também podem ser alvo de sanções secundárias.

Segundo o Tesouro, esta é a terceira rodada de sanções do OFAC contra o PCC. A facção foi incluída na lista de organizações sancionadas em 2021, e um operador ligado ao grupo já havia sido punido em 2024 por participação em esquemas de lavagem de dinheiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2026

CHINESA GWM ANUNCIA NOVA FÁBRICA NO ESPÍRITO SANTO, DEZ MESES APÓS INAUGURAR SUA PRIMEIRA UNIDADE NO BRASIL

Montadora pretende iniciar operações da indústria em 2029 e produzir anualmente 200 mil veículos, entre elétricos, híbridos e a combustão

Por João Sorima Neto — São Paulo



Anúncio oficial da segunda fábrica da GWM no Brasil, localizada no Espírito Santo, reuniu executivos da marca e autoridades do estado — Foto: Governo do Espírito Santo

Depois de muita especulação, a chinesa GWM anunciou oficialmente sua segunda fábrica no Brasil. A nova unidade tem previsão de inauguração em 2029 e deve produzir quatro vezes o volume de produção da primeira, localizada em Itapetininga, São Paulo, e inaugurada em agosto do ano passado. Serão 200 mil veículos ano, e o primeiro modelo a ser montado será o Ora 5, um SUV

compacto elétrico, lançamento recente da montadora no país. O anúncio oficial da nova fábrica foi feito no final da tarde ontem, no Espírito Santo, e contou com executivos da GWM e representantes do governo local.

A segunda fábrica da GWM será na cidade de Aracruz, em terreno doado pelo governo e localizado às margens da rodovia ES-257, totalizando 1,7 milhão de metros quadrados. Trata-se de um parque indústria, onde já estão instaladas empresas produtoras de celulose.

Para o especialista no segmento automotivo, Milad Kalume, da consultoria K. Lume, o anúncio da segunda unidade da GWM no país acirra a disputa das montadoras chinesas pelo consumidor brasileiro.

— É uma briga acirrada pelo domínio de território e capacidade de produção — diz o especialista, que avalia que a GWM se posiciona bem sobre as questões da indústria. A montadora, por exemplo, não se beneficiará da renovação das cotas isentas de impostos dos kits de montagem de veículos elétricos (os chamados CKDs e SKDs) importados da China, segundo decisão do governo federal. A empresa produz em Iracemápolis pelo "sistema peça por peça", e já atingiu a produção de 12 mil veículos este ano, informou.

A GWM será a primeira montadora de veículos a ter uma unidade naquele estado e o investimento faz parte do pacote de R\$ 10 bilhões que a marca pretende fazer no Brasil até 2032. Mais de R\$ 4 bilhões já foram usados na compra da unidade de Iracemápolis, que pertencia à Mercedes Benz. A nova unidade é greenfield, ou seja, será erguida do zero.

A GWM escolheu o Espírito Santo levando em consideração alguns fatores estratégicos, como a localização próxima aos principais mercados consumidores, e o fato de o estado ter portos importantes, como o de Vitória, o que facilita a logística tanto para recebimento de insumos e exportação de veículos.

Além de atender o mercado brasileiro, a unidade de Aracruz deverá abastecer países como Argentina, México, Chile, Colômbia e Uruguai, dentro da estratégia da GWM de fazer do Brasil uma plataforma exportadora para a região.

O mercado de carros eletrificados, liderado pelos chineses, continua crescendo em ritmo forte no Brasil. Dados compilados pela consultoria Bright Consulting mostram que os veículos eletrificados somaram 53.673 unidades vendidas em junho passado, equivalente a 20,7% do mercado total, novo patamar recorde, acima dos 51.103 de maio e dos 20.825 de junho de 2025.

No acumulado do 1º semestre, o segmento já totaliza 241.769 unidades vendidas, contra 111.439 em 2025, avanço de aproximadamente 117%. A participação das marcas chinesas atingiu 19,7% do total em junho, novo recorde e alta relevante frente aos 18,1% de maio.

Até 3,5 mil vagas

A fábrica deverá produzir veículos híbridos, elétricos e a combustão em uma mesma plataforma industrial. A expectativa é que sejam gerados até 10 mil empregos diretos e indiretos quando estiver em pleno funcionamento. Durante a construção da unidade, entre 1,5 mil e 3,5 mil postos de trabalho devem ser abertos. Para ter mão de obra treinada para uma fábrica altamente tecnológica, a GWM pretende formar os profissionais.

O diretor de Assuntos Institucionais da GWM, Ricardo Bastos, afirmou, durante o anúncio, que a formação de profissionais será um dos focos da companhia no Espírito Santo.

"Por se tratar de uma operação industrial automotiva moderna e pronta para diferentes tecnologias, esperamos desenvolver oportunidades em diferentes níveis de qualificação. Isso inclui profissionais operacionais para atividades produtivas, técnicos especializados para processos industriais de maior complexidade e engenheiros que poderão apoiar tanto atividades ligadas à manufatura quanto ao desenvolvimento e adaptação de produtos para atender às necessidades do mercado", declarou Bastos em nota da montadora.

A GWM, ao lado da BYD, foi uma das primeiras chinesas a iniciar produção local. Da unidade de Iracemápolis, saem veículos da família híbrida Haval H6 e os modelos a diesel Haval H9 e a picape Poer P30. Até agora, pelo menos oito montadoras anunciaram produção de veículos no Brasil, o sexto maior mercado automotivo do mundo, com mais de 2 milhões de unidades vendidas por ano.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/07/2026

EXXON MOBIL MUDARÁ DE NOME PELA PRIMEIRA VEZ EM DÉCADAS APÓS TRANSFERÊNCIA DE DOMICÍLIO PARA O TEXAS

Empresa petrolífera vai passar a se chamar Exxon Mobil Holdings Corp.
Por Bloomberg



Exxon Mobil mudará de nome pela primeira vez em 25 anos — Foto: Bloomberg

A Exxon Mobil passará a ser negociada como ExxonMobil Holdings Corp. após transferir seu domicílio societário para o estado do Texas, marcando a primeira mudança de nome da empresa desde a megafusão com a Mobil, ocorrida há mais de 25 anos.

Cada ação da Exxon será trocada por uma ação da nova holding, e os novos papéis continuarão sendo negociados na bolsa sob o atual código "XOM" a partir

de quinta-feira, informou a gigante do petróleo em um documento regulatório divulgado hoje. Os acionistas aprovaram a mudança de domicílio de Nova Jersey para o Texas durante a assembleia anual realizada em maio.

A última vez que a maior companhia petrolífera da América do Norte mudou de nome foi no fim de 1999, quando a gigantesca fusão entre a Exxon Corp. e a Mobil Corp. deu origem à Exxon Mobil Corp. O nome Exxon foi adotado originalmente em 1972 pela empresa que anteriormente era conhecida como Jersey Standard.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/07/2026

ALCOLUMBRE DEFENDE REDUÇÃO DA JORNADA 6X1 SEM PERÍODO DE TRANSIÇÃO EM REUNIÃO COM SINDICALISTAS

Segundo interlocutores, foi o próprio presidente do Senado que trouxe o assunto à tona durante encontro

Por Victoria Azevedo e Bernardo Lima — Brasília



O presidente do Senado, Davi Alcolumbre — Foto: Carlos Moura/Agência Senado

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), indicou, durante reunião com centrais sindicais, ser favorável ao fim da escala de trabalho 6x1, mas sem o período de transição definido na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) aprovada pela Câmara.

De acordo com um participante do encontro, essa posição de Alcolumbre surpreendeu positivamente os sindicalistas, já que havia uma avaliação que o

parlamentar poderia criar dificuldades para o avanço do tema no Senado. A PEC do fim da escala 6x1 foi aprovada na Câmara em maio e, desde então, não avançou no Senado. Procurada, a assessoria do senador não comentou.

Sergio Nobre, presidente da CUT, afirmou que as centrais avaliam como positiva a sinalização de Alcolumbre em não ter o período de transição.

—Tem todas as condições para isso, até para as empresas implementarem isso de uma vez só. É muito mais racional fazer de uma vez do que a conta gotas — afirmou o sindicalista

O texto aprovado na Câmara prevê que o fim da escala 6x1 com a garantia de duas folgas semanais passará a valer 60 dias após a promulgação do texto. A ideia de Alcolumbre seria que isso acontecesse de forma imediata à promulgação do texto. Essa era uma demanda de integrantes do governo Luiz Inácio Lula da Silva, mas o Planalto teve de ceder para garantir o avanço da PEC pelos deputados.

Ainda segundo esse participante do encontro, Alcolumbre sinalizou que discutiria essa possibilidade com a assessoria técnica do Senado, para ver a possibilidade de fazer essa alteração por meio de uma emenda de redação, o que possibilitaria que o texto não precisasse voltar para nova análise na Câmara. Esse interlocutor de Alcolumbre afirmou que partiu do próprio senador trazer esse tema à tona na conversa.

Ele diz que enxergou nesse movimento de Alcolumbre uma sinalização do parlamentar ao Palácio do Planalto, num momento de tensionamento dele com o Lula após o Senado ter rejeitado o nome de Jorge Messias para uma vaga ao Supremo Tribunal Federal (STF), além de também ser uma tentativa de o próprio senador deixar uma marca nessa discussão. O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), deu celeridade à tramitação da PEC na Câmara e também quer ter a aprovação desse tema como uma das marcas de sua gestão.

Em entrevista concedida após a reunião, o senador Paulo Paim (PT-RS) afirmou que Alcolumbre se comprometeu a tentar fazer uma emenda de redação para mudar a transição.

— O Davi chegou a dizer que a transição é muito longa, o que mostrou uma grande disposição de que a PEC seja aprovada o mais rápido possível. Ele disse que o ideal é não ter um período de transição, como na Constituinte.

O tema é considerado uma das principais apostas do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para impulsionar a candidatura do petista à reeleição, diante do forte apelo popular e de seu alcance.

Esse participante da conversa diz ainda que Alcolumbre sinalizou que após a realização de audiência pública que ocorre hoje no Senado, ele deverá se reunir com a nova líder do governo no Senado, Teresa Leitão (PT-PE) para traçar um calendário da tramitação da matéria.

Relação com o Planalto

De acordo com esse participante da reunião, o presidente do Senado abriu a conversa dizendo que sempre esteve aberto às demandas dos trabalhadores e lembrou ações que favoreceram aos trabalhadores durante sua gestão no Senado. Esse interlocutor afirma que essa fala foi interpretada como uma certa mea culpa pelas críticas que vem recebendo por não ter iniciado a discussão da PEC na Casa. O próprio Alcolumbre se queixou nessa reunião com sindicalistas da pressão que vem recebendo para dar andamento ao tema.

Um outro participante do encontro diz que saiu confiante que qualquer ruído político entre o Planalto e a cúpula do Senado não deverá atrapalhar a tramitação da PEC. Ele afirma que apesar de Alcolumbre não sinalizar um calendário de tramitação da proposta, os sindicalistas deixaram o encontro com a impressão que isso deverá ocorrer no mais tardar até agosto.

Nesta terça-feira, o presidente do Senado havia reagido à pressão pela votação da proposta que estabelece o fim da escala. Em discurso no Plenário, Alcolumbre criticou autoridades do governo.

— Eu tenho um discurso de uma autoridade importante do Brasil que disse que a PEC da escala 6x1 precisa ser deliberada agora, antes da eleição, porque ela vai servir para o calendário eleitoral. Pode isso? Não pode isso — afirmou.

Segundo ele, a pressa do governo para votar o projeto antes da eleição é para que parlamentares se sintam constrangidos a negar a proposta.

— Não seria um artifício de dizer para o outro: 'Estou te ameaçando, porque se você não votar, você vai ficar contra 37 milhões de trabalhadores que querem um dia a mais de descanso?' — completou

Debate

Após um mês da aprovação na Câmara dos Deputados, a proposta começou a ser discutida nesta quarta-feira em debate no Senado. Participaram os ministros do governo, Guilherme Boulos (Secretaria Geral da Presidência), e Luiz Marinho (Trabalho e Emprego). Boulos já havia declarado nesta terça que Alcolumbre estava “errando feio” ao não dar andamento para PEC do 6x1. Hoje ele voltou a repetir a pressão pela aprovação da medida.

— Essa é a escolha social que o Brasil está fazendo, em que a população brasileira maciçamente apoia o fim da escala 6x1, com mais 70% em qualquer pesquisa. Essa é a escolha da sociedade brasileira, ela já foi feita. A sociedade brasileira fez essa escolha, em sua enorme maioria — disse no Senado.

Marinho, por sua vez, sugeriu que os senadores podem incluir um dispositivo garantindo que a mudança da jornada não pode representar aumento de salário, após críticas de representantes patronais na sessão.

— Ao mesmo tempo, não está embutido ganho salarial, ganho remuneratório. É isso o que diz o espírito da PEC (...), portanto, eu creio que o Senado da República saberá fazer essa interpretação e, se necessário, fazer adequação constitucional, para se evitar qualquer confusão no mercado do trabalho brasileiro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2026

TARIFAÇÃO: MINISTRO DIZ QUE ESFORÇO DO BRASIL É QUE NEGOCIAÇÃO COM TRUMP SEJA RESTRITA A 'QUESTÕES TÉCNICAS'

Prazo para governo brasileiro enviar manifestação sobre investigação comercial dos Estados Unidos acaba hoje

Por Bernardo Lima — Brasília



Márcio Elias Rosa, ministro do MDIC — Foto: Júlio César Silva/MDIC

O ministro da Indústria, Desenvolvimento e Comércio, Márcio Elias Rosa afirmou nesta quarta-feira que as negociações sobre as tarifas impostas pelo governo Trump devem ser restritas a “questões técnicas”. Segundo ele, o debate não pode girar em torno de interesses dos americanos.

O ministro confirmou que houve uma nova reunião nesta segunda-feira com autoridades do governo americano.

— As reuniões prosseguem, prosseguirão ainda nesta semana. O prazo fatal é 15 de julho e nós estamos negociando. O esforço, todo o esforço do Brasil tem sido que permaneça na mesa de negociação apenas as questões que são comerciais, econômicas e que as questões ideológicas e que nos interessam a alguns não estejam na mesa — disse a jornalistas.

O Brasil tem até esta quarta-feira para enviar comentários por escrito ao governo dos Estados Unidos sobre a investigação comercial que pode acarretar na aplicação de tarifas de importação de 25% sobre parte das exportações brasileiras.

— O palco de discussão é técnico, debate não pode ser exclusivamente voltado para atender o interesse norte-americano ou interesses egoísticos brasileiros que vimos acontecer — completou o ministro.

Em conclusão preliminar, o Escritório do Representante Comercial dos EUA (USTR, na sigla em inglês) acusou o país de promover práticas desleais em seis setores que prejudicam as empresas e o comércio americano. São exemplos o Pix, o desmatamento ilegal, falhas no combate à corrupção e taxas relacionadas à importação de etanol.

Após as manifestações, está prevista a realização da audiência pública oficial pelo USTR para debater as ações propostas, no dia 6 de julho.

A investigação foi aberta pelo USTR em 15 de julho do ano passado e o governo Trump tem até 15 de julho deste ano para definir se irá aplicar as sanções recomendadas pelo escritório de representação comercial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2026

PETROBRAS REDUZ QAV EM 14,5% A PARTIR DESTA QUARTA-FEIRA, SEGUNDO CORTE SEGUIDO

A redução corresponde a um recuo de R\$ 0,81 por litro, informou a estatal. Baixa na cotação internacional do petróleo permitiu revisão de preços

Com Agência Brasil



Caminhões de abastecimento de querosene de aviação (QAV) no Santos Dumont, Rio de Janeiro — Foto: Marcelo Fonseca / Agência O Globo

A Petrobras reduziu em 14,5% o preço do querosene de aviação (QAV) nas refinarias a partir desta quarta-feira. Foi o segundo corte consecutivo anunciado pela empresa, em resposta à redução recente da cotação do petróleo. O preço do combustível vendido pela Petrobras às distribuidoras é reajustado sempre no início de cada mês.

A redução corresponde a uma queda de R\$ 0,81 por litro. Nas refinarias da companhia, o novo preço varia de R\$ 4,67 a R\$ 4,93 por litro.

A estatal explicou que o movimento de baixa no preço foi possível por causa da “atenuação” dos efeitos que o conflito no Oriente Médio impôs ao preço internacional dos derivados do petróleo.

Em abril, um mês após o início do conflito no Oriente Médio, a estatal subiu o preço do combustível em 55%. Em maio houve alta de 18%. Na ocasião, para suavizar o efeito do reajuste para as companhias aéreas, a estatal permitiu o parcelamento do reajuste.

Em junho a empresa reduziu o QAV em 14,2%, com a recente baixa nas cotações internacionais. O novo corte anunciado hoje se dá após a assinatura de acordo provisório entre EUA e Irã para o fim da guerra.

A atenuação dos efeitos do conflito fez também com que o governo federal iniciasse o processo de retirada de subsídios às empresas produtoras e importadoras de combustíveis. Ontem, o Ministério da Fazenda informou que a subvenção ao diesel seria removida gradualmente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2026

BALANÇO DA GUERRA: O GOVERNO ESTÁ ARRECADANDO R\$ 40 BI COM ALTA DO PETRÓLEO. TÉCNICOS ESPERAM NEUTRALIDADE DE GASTOS

Por Míriam Leitão



Plataforma de petróleo na Baía de Guanabara: royalties da atividade representam 19% da receita de Niterói, segundo documento do governo do estado — Foto: Domingos Peixoto - 14/01/2020

Ao todo o governo deve arrecadar cerca de R\$ 40 bilhões a mais neste ano, de receitas do petróleo, em relação ao que estimava ante do início do conflito no Oriente Médio. Foi o que apurei nesta manhã com fontes da equipe econômica. A guerra não é boa para ninguém, isso é um fato. Mas, como o Brasil é um grande produtor e exportador de petróleo, a disparada das cotações

elevou a arrecadação de tributos sobre o setor, inclusive aqueles incidentes sobre os resultados da Petrobras. Há uma defasagem entre o fato gerador e a entrada efetiva dos recursos nos cofres públicos. Por isso, esse impacto ainda não foi integralmente contabilizado. Há, no entanto, quem avalie que esse aumento da arrecadação não representará um ganho líquido para as contas públicas.

O início da retirada dos subsídios aos combustíveis, anunciado ontem pelo governo, ocorre no momento certo. Subsidiar combustíveis fósseis é sempre uma medida ruim e pouco racional do ponto de vista da transição energética e do combate às mudanças climáticas. No auge da crise, porém, a iniciativa ajudou a evitar uma disparada da inflação em um período de grande incerteza. O preço do petróleo ficou extremamente volátil e chegou a ultrapassar US\$ 100 por barril. Agora, com a cotação de volta à faixa de US\$ 70, nível observado antes do início do conflito, a manutenção do subsídio deixou de fazer sentido. Alguns subsídios são mais justos socialmente, como o do diesel, que tem grande impacto na economia popular. Outros, bem menos, como é o caso do querosene de aviação.

A retirada da subvenção não deverá provocar aumento dos preços ao consumidor. Ontem, a Petrobras anunciou uma redução de R\$ 0,35 por litro no preço do diesel para as distribuidoras, exatamente o valor correspondente ao benefício suspenso pelo governo.

Outra boa notícia decorrente do arrefecimento das tensões no Oriente Médio é a queda dos preços dos fertilizantes, como mostramos aqui no blog. Quando o conflito começou, a safra brasileira já estava plantada e, por isso, o país escapou da alta dos custos enfrentada por produtores de outros países, como os Estados Unidos, que estavam em pleno período de plantio.

Agora, justamente quando os produtores brasileiros começam a recompor seus estoques para a próxima safra, o que precisa ser feito até agosto, os preços dos fertilizantes estão recuando. A expectativa de melhora na oferta, com a reabertura do Estreito de Ormuz, favorece esse movimento e reduz os custos para o setor agrícola.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2026

MERCURIO INVESTE R\$ 591 MILHÕES EM GERADORES DE NOVA TÉRMICA APÓS MEGALEILÃO

Por Rennan Setti



Mercurio Partners — Foto: Reprodução

A Mercurio Partners, empresa de energia fundada pelo ex-Eneva Alexandre Americano, acaba de investir cerca de € 100 milhões (R\$ 591 milhões) na compra de centenas de motogeradores que vão mover uma nova termelétrica em Pilar, Alagoas. Localizado a apenas 35 quilômetros de Maceió, o projeto é um dos que saíram vencedores no recente leilão de reserva de capacidade organizado pelo governo, o maior já realizado na história do setor, mas que foi alvo de disputa

judicial.

Para colocar a termelétrica de pé, a Mercurio está comprando 208 motogeradores, de 1,3 MW cada, da espanhola Guascor Energy. O investimento equivale a mais de um terço do orçamento de R\$ 1,4 bilhão necessário para tirar a usina de Pilar do papel.

A unidade será alimentada por gás natural e terá 250 MW de capacidade instalada. A primeira fase terá de entrar em operação até outubro de 2028; em agosto de 2029, o complexo deverá estar 100% concluído. A expectativa da Mercurio é que a construção da usina gere mais de mil empregos na região.

— A aquisição dos motores da UTE Pilar reafirma nossa estratégia de crescer com a viabilização de projetos inovadores e rentáveis em nosso portfólio — diz Alexandre Americano, que tem outros seis sócios na Mercurio, entre eles o ex-CEO do Banco BV Gabriel Ferreira.

Outro projeto

Fundada em 2017 e sediada no Rio, a Mercurio também venceu o leilão com outro projeto menor: vai investir R\$ 15 milhões em uma termelétrica a gás em Paulínia Verde (SP), com 23,4 MW de capacidade contratada. Um dos trunfos do grupo na estruturação de termelétricas é operar uma comercializadora de gás, a Jupiter Trading.

Também faz parte da Mercurio Partners a TYR Energia, cuja história já foi contada pela coluna.

https://blogs.oglobo.globo.com/capital/post/tyr-energia-inova-no-atacarejo-da-conta-de-luz.html?_gl=1*d3zwho*_gcl_au*MTMyMDc2NjY1Ny4xNzc4MDA4Njc5*_ga*ZGEzMGU1ZjgtZjY0MS0xMzk2LTlhMjgtZmI2ZjM2YWQxZjQ0*_ga_SL5WEXQ2G6*czE3ODI5MzU4MDckbzQxMyRnMSR0MTc4MjkzNzI2MiRqNTMkbDAkaDA.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

O BRASIL NAS CADEIAS ESTRATÉGICAS GLOBAIS TEM DE IDENTIFICAR E ADMINISTRAR AS SUAS VULNERABILIDADES

Essa discussão tende a estar entre os temas econômicos mais importantes dos próximos anos

Por Domicio Santos Neto

As conversas entre Donald Trump e Xi Jinping voltaram a expor uma mudança que já vinha ganhando força. As grandes economias passaram a olhar para cadeias produtivas com maior atenção estratégica. Energia, alimentos e minerais críticos aparecem cada vez mais como pontos sensíveis de poder, segurança e vulnerabilidade.

Durante muito tempo, eficiência foi o principal critério de organização da economia global. Hoje, parte importante das grandes economias aceita custos mais altos em troca de previsibilidade de suprimento e menor exposição a vulnerabilidades externas.



Em 2025, a China respondeu por cerca de 80% das exportações brasileiras de soja (na foto, estaleiro em Qingdao, no leste do país asiático, nesta terça-feira, 30) Foto: AFP

Esses movimentos ajudam a explicar por que expressões como weaponized interdependence e chokepoints passaram a aparecer com mais frequência nas análises internacionais sobre comércio, tecnologia e segurança econômica.

A primeira descreve como redes econômicas integradas podem ser usadas como instrumentos de pressão. A segunda trata dos pontos de estrangulamento capazes de condicionar o acesso a recursos, tecnologias ou rotas essenciais.

O debate sobre commodities segue caminho semelhante. O que mudou foi o peso estratégico atribuído a determinados insumos, rotas e capacidades produtivas. Em alguns casos, o controle sobre processamento, refino ou tecnologia associada tornou-se tão relevante quanto a disponibilidade física do recurso.

Nesse contexto, a expressão controlled interdependence, atribuída pela mídia internacional a autoridades chinesas, ajuda a descrever o movimento de permanecer integrado à economia global, mas reduzir a exposição excessiva a fornecedores, tecnologias ou rotas consideradas vulneráveis.

O Brasil não está à margem desse movimento. Em 2025, a China respondeu por cerca de 80% das exportações brasileiras de soja. Ao mesmo tempo, o Brasil importa mais de 85% dos fertilizantes que consome. A força exportadora convive com dependências importantes na base produtiva.

No caso brasileiro, o debate ainda aparece fragmentado. Alguns temas essenciais seguem tratados como agendas separadas, apesar de pertencerem a uma mesma discussão sobre capacidade econômica e posição estratégica.

O País construiu posição relevante em setores ligados a alimentos, energia e recursos naturais.

Para o Brasil, o desafio agora é identificar e administrar suas próprias vulnerabilidades e reduzir sua exposição a formas de pressão associadas à weaponized interdependence. Essa discussão tende a estar entre os temas econômicos mais importantes dos próximos anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/07/2026

PARCERIA ENTRE SUZANO E KIMBERLY-CLARK SE CHAMARÁ ARBEX E TERÁ SCHALKA NO COMANDO DO CONSELHO

CEO da nova empresa, que já nasce como uma das maiores do mundo em papel tissue e produtos de higiene, vem da Kimberly e ficará baseado em Londres; companhia de US\$ 3,4 bilhões de receita tem 22 fábricas em 14 países

Por Beth Moreira (Broadcast)

A Suzano concluiu a aquisição de 51% do capital social da FamPro Tissue Holdings, que futuramente se chamará Arbex. Com isso, ela se torna a controladora da joint venture com a Kimberly-Clark Corporation (K-C), anunciada em junho do ano passado, por US\$ 1,7 bilhão. A nova empresa terá o brasileiro Walter Schalka como presidente do conselho.

Em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Suzano afirmou que a operação foi liquidada com o pagamento total de US\$ 1,3 bilhão (cerca de R\$ 6,7 bilhões). O montante considera a estrutura de capital inicial da joint venture, que apresenta dívida líquida total de aproximadamente US\$ 1 bilhão, decorrente de financiamento realizado para realizar a transação. O preço ainda poderá passar por ajustes usuais para esse tipo de operação.



Fábrica da Suzano: nova fase após joint venture com Kimberly Clark Foto: Divulgação/Suzano

A Arbex inicia suas operações como uma das maiores empresas de papéis tissue e produtos de higiene do mundo, com presença em mais de 70 mercados em cinco continentes. A joint venture de US\$ 3,4 bilhões irá fabricar, vender e distribuir produtos para consumidores e clientes profissionais. Terá 22 fábricas localizadas em 14 países.

A nova empresa assume a propriedade dos ativos anteriormente administrados pela unidade de Family Care Internacional e Profissional (IFP) da Kimberly-Clark, incluindo um portfólio com mais de 40 marcas regionais. A empresa também detém uma licença de longo prazo para utilização de marcas globais da Kimberly-Clark.

Ehab Abou-Oaf, que liderava o negócio IFP da Kimberly-Clark, assume o cargo de Chief Executive Officer (CEO) da Arbex. Ele ficará em Londres, ao lado da maior parte da liderança global da companhia.

“Em um cenário global cada vez mais dinâmico e em constante transformação, a Arbex inicia sua trajetória com uma posição sólida, e acreditamos que podemos contribuir para moldar o futuro do setor de papéis tissue e de produtos de higiene”, afirmou o executivo, em nota à imprensa. Segundo ele, a prioridade imediata é garantir uma transição tranquila e contínua para os funcionários, clientes e consumidores em todo o mundo.

Com a consumação do negócio, as partes assinaram um contrato de joint venture para definir direitos e obrigações ligados à governança, gestão, controle e operação da sociedade, refletindo a posição da Suzano como sócia controladora.

Também foram celebrados contratos acessórios, incluindo acordos de serviços de transição, pelos quais a Kimberly-Clark prestará determinados serviços por período limitado para assegurar a continuidade operacional, além de contratos de licença e uso de propriedade intelectual e outros instrumentos comerciais e operacionais.

Além de Schalka, que é ex-diretor-presidente da Suzano e atual membro do conselho da companhia, a companhia detalhou sua estrutura de governança. Como conselheiros, foram indicados Carlos Aníbal Fernandes de Almeida Junior (vice-presidente executivo da Europa da Suzano), Fabricio Bloisi Rocha (CEO da Prosus e da Naspers e fundador e presidente do conselho do iFood), Jeffrey Melucci (Chief Strategy, Business Development & Administrative Officer da Kimberly-Clark) e Nelson Urdaneta (CFO da Kimberly-Clark).

Luís Bueno, vice-presidente executivo de Bens de Consumo da Suzano, foi indicado como diretor de Operações. A diretoria financeira ficará com Oscar Mousinho, ex-CFO Global de Pet Nutrition na Mars e ex-CFO da Kimberly-Clark Brasil, América Central e Caribe. Caroline Carpenedo, vice-presidente executiva de Gente & Gestão e Segurança da Suzano, será diretora de Pessoas, Sustentabilidade, Comunicação e Marca Corporativa.

Citi vê busca por fluxo de caixa livre após conclusão do negócio

O Citi afirmou que a conclusão da transação é um marco fundamental para a empresa brasileira, após a significativa saída de caixa associada à aquisição. Em relatório, os analistas Gabriel Barra e Pedro Ferreira De Mello disseram que uma parcela significativa dos volumes da joint venture deve ser consolidada a partir do terceiro trimestre de 2025, ainda que provavelmente não de forma integral. A consolidação completa, na visão do banco, está prevista do quarto trimestre de 2025 em diante.

Agora, eles esperam que a prioridade dos investidores se volte para a capacidade da Suzano de reconstruir a geração de fluxo de caixa livre, apoiada por menores despesas de capital após a conclusão do ciclo de investimentos, alocação de capital disciplinada, políticas de hedge e volumes operacionais.

O banco também atualizou seus preços de celulose, com redução das estimativas para 2027 para US\$ 591 por tonelada, mas afirmou que ainda acredita que a Suzano continua sendo uma boa proteção para investidores em real (moeda). O Citi disse não ver a empresa precificando o fluxo de caixa livre de 2027 e avaliou que a falta de catalisadores no curto prazo justifica o desempenho fraco das ações.

O Citi manteve recomendação de compra para as ações da Suzano, com preço-alvo de R\$ 65, o que representa um potencial de valorização de 63,5% ante o fechamento do papel no pregão de terça-feira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/07/2026

OPINIÃO - DÍVIDA PÚBLICA ELEVADA ENFRAQUECE EFEITO DA POLÍTICA MONETÁRIA

Inflação e expectativas inflacionárias reagem menos a aumentos da taxa básica em países com dívida pública grande, mas a atividade econômica cai tanto quanto nas economias com menor dívida.

Por Fernando Dantas

Um novo estudo do Banco para Compensações Internacionais (BID) indica que, em países com maiores dívidas públicas, os efeitos da política monetária são mais fracos. A inflação e as expectativas inflacionárias reagem menos a aumentos da taxa básica, mas a atividade econômica cai tanto quanto nas economias com menor dívida pública.

Intitulado "Dívida pública e transmissão da política monetária: evidência da Europa avançada e emergente", o artigo dos economistas Christopher Johns, Aaron Mehrotra e Fabrizio Zampolli analisa dados do período de 2001 a 2020 na zona do euro e em outras economias europeias.

O principal achado do estudo, mencionado acima, é relevante para um país como o Brasil, com dívida bruta do governo geral de 81,1% do PIB (e em crescimento), nível considerado muito elevado para países emergentes.

Para separar os efeitos do tamanho da dívida daqueles derivados do prazo médio de vencimento, os autores do paper comparam em seu modelo a transmissão da política monetária em cenários contrafactuais de dívida pública de 60% e 120% do PIB, mas mantendo o perfil de prazos de vencimento na média da amostra.

O trabalho aponta que o aperto monetário aumenta os juros pagos pelo governo, o que pode piorar o panorama fiscal. O risco fiscal percebido cresce, afetando os prêmios de risco. Se, por um lado, isso amplifica o aperto das condições financeiras e reforça o efeito da política monetária na atividade, por outro lado pode ocorrer desvalorização cambial, que contrabalança o impacto desinflacionário.

Os autores observam que há dois canais adicionais de impacto da política monetária. Um é que a alta dos juros reduz o valor de mercado dos títulos do governo, gerando perdas de capital para pessoas e

instituições, o que é desinflacionário. O outro canal é o aumento dos juros recebidos pelos detentores de títulos, que vai na direção contrária ao efeito pretendido pelos BCs quando apertam a política monetária.

A pesquisa na área do euro e economias adjacentes teve a vantagem de examinar um contexto de política monetária comum (os países de fora da área do euro na Europa acabam de certa forma atrelados às decisões do BCE) e dívidas públicas e posições fiscais distintas.

Um segundo achado do 'paper' é de que o prazo médio de vencimento da dívida pública tem efeitos não lineares na política monetária. Prazos médios muito curtos ou muito longos reforçam a política monetária, enquanto prazos médios a enfraquecem. Os prazos analisados vão de até nove meses, na ponta mais curta, até mais de oito anos, na mais longa.

Esses resultados derivam da interação dos três canais da política monetária. No caso de dívidas públicas com prazos muito curtos, a rolagem das dívidas também é muito curta e por isso é afetada mais rapidamente pela alta de juros. Já no caso de prazos médios, os juros maiores auferidos pelos detentores de títulos públicos anulam parcialmente o efeito da perda patrimonial. Já se a dívida pública tiver prazo muito longo, a perda patrimonial dos detentores de títulos é mais determinante.

Segundo os autores, se a política fiscal atuar para compensar a deterioração dos resultados primários quando ocorrem apertos monetários, os efeitos da dívida pública na transmissão da política monetária podem ser neutralizados. Na prática, porém, eles encontram que os efeitos de apertos monetários na posição fiscal dos governos, na renda dos detentores de títulos e no valor dos títulos não foram totalmente neutralizados pela política fiscal na amostra de países por eles analisada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/07/2026

SANÇÃO A BRASILEIROS É A 1ª MEDIDA TOMADA PELO GOVERNO TRUMP APÓS DECLARAR PCC E CV COMO TERRORISTAS

Decisão assinada no início do mês autoriza, sem aviso prévio, o bloqueio de bens e de fundos pertencentes a essas organizações nos EUA

Por Redação

As sanções aplicadas pelo Departamento do Tesouro dos Estados Unidos nesta quarta-feira, 1º, é a primeira medida do país após a classificação das facções Comando Vermelho (CV) e Primeiro Comando da Capital (PCC) como terroristas.

A decisão sobre a classificação das facções foi assinada pelo secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio no início do mês. Ele havia anunciado a classificação no dia 28 de maio.



Na decisão publicada no Diário Oficial, Rubio escreve que PCC e CV “são estrangeiros que cometeram ou tentaram cometer, representam um risco significativo de cometer, ou participaram de treinamento para cometer atos de terrorismo que ameaçam a segurança de cidadãos norte-americanos ou a segurança nacional, a política externa ou a economia dos Estados Unidos”.

Presidente Donald Trump. Foto: Jacquelyn Martin/AP Photo

O secretário autoriza, sem aviso prévio, o bloqueio de bens e de fundos pertencentes a essas organizações nos EUA. O documento afirma que a designação foi adotada em concordância com a Procuradoria-Geral e o Secretaria do Tesouro dos EUA.

O Departamento do Tesouro sancionou nesta quarta-feira dois brasileiros, três empresas sediadas no Brasil e uma companhia em Portugal por supostos vínculos com o PCC. Segundo o Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros (Ofac, na sigla em inglês), o grupo explorava o sistema financeiro dos EUA para lavar recursos provenientes do tráfico de drogas.

Entre os sancionados está Victor Henrique de Oliveira Shimada, apontado pelo Tesouro como líder do núcleo paulista da rede e elo entre operadores do PCC na Flórida e traficantes internacionais. De acordo com o comunicado, Shimada teria lavado mais de US\$ 30 milhões em recursos ilícitos gerados em diversas cidades americanas, utilizando criptomoedas para transferir os valores ao Brasil.

Também foi sancionada Stella Stefanie Nunes Henrique de Oliveira, descrita como colaboradora próxima de Shimada. A reportagem tenta contato com a defesa dos alvos da sanção.

As medidas também atingem as empresas Victory Trading Intermediação de Negócios, Cobranças e Tecnologia, Pixwave Soluções de Pagamentos, Wave Construções Inteligentes e a portuguesa Avenidas Flutuantes Unipessoal.

Com a decisão, todos os bens e interesses dos alvos sob jurisdição dos EUA ficam bloqueados, e cidadãos e empresas americanas ficam proibidos de realizar transações com eles.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 01/07/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

NOVA ENGEVIX CONQUISTA CONTRATOS DE R\$ 1,8 BI PARA RETOMAR OBRAS EM UNIDADE DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS

Planta teve obras paralisadas na década passada, como decorrência da operação Lava Jato; presidente Lula havia demandado que a Petrobras buscasse retomar atuação na área

Por Marta Nogueira, Em Reuters — Rio



Descarregamento de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Claudio Neves / Portos do Paraná

A Nova Engevix, do grupo Nova Participações, em parceria com a chinesa Powerchina, venceu três dos 11 lotes licitados pela Petrobras para a retomada das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados (UFN-III), em Três Lagoas (MS), em contratos que somam investimento de R\$ 1,8 bilhão, disse o acionista da companhia, José Antunes Sobrinho, à Reuters.

Os lotes conquistados pelo consórcio liderado pela Nova Engevix, com 60% de participação, incluem projeto executivo, construção e comissionamento do sistema de manuseio de ureia granulada, dos sistemas de geração de energia e vapor, da subestação principal e das unidades de ureia fundida e granulação.

A planta de fertilizantes havia tido suas obras paralisadas na década passada, como decorrência da operação Lava Jato, que investigou o envolvimento de empresas brasileiras e internacionais, políticos e executivos em esquemas de corrupção em contratos com a Petrobras.

Sobrinho afirmou que o projeto de retomada da UFN-III é “icônico” e “absolutamente necessário” para o país, uma potência global do agronegócio, que tem dependência elevada de fertilizantes importados.

“O maior resultado comercial da nossa carteira de exportação vem do agronegócio. Então, se você não tem o insumo básico, que é fertilizante — 80% é importado —, isso gera um risco muito grande”, disse Sobrinho.

Segundo Sobrinho, os contratos devem gerar 1.800 empregos diretos no canteiro de obras em Três Lagoas, enquanto a engenharia será feita a partir de São Paulo. Ele afirmou que a maior parte da mão de obra especializada terá de vir de outras regiões do país, dada a baixa disponibilidade local para um projeto desse porte.

Para o grupo, o contrato representa um avanço na recomposição da carteira de obras. Antunes disse que a divisão de construção busca atingir faturamento de cerca de R\$ 2 bilhões, contando ainda com outros contratos, entre 2028 e 2029, ante cerca de R\$ 400 milhões em 2025.

A Nova Engevix e empresas do grupo também foram afetadas pela crise que atingiu grandes companhias de engenharia após a operação Lava Jato. Segundo Sobrinho, a empresa vem se recuperando gradualmente nos últimos anos, com atuação também em aeroportos, energia e no estaleiro Ecovix, em Rio Grande (RS). O estaleiro tem atualmente uma carteira de 11 embarcações contratadas junto à Transpetro, subsidiária de transporte e logística da Petrobras.

Para a retomada da construção da UFN-III, a Petrobras assinou um total de R\$ 5 bilhões em contratos com diversas empresas, e o começo dos trabalhos está previsto para ocorrer ainda neste mês. As assinaturas ocorreram em cerimônia com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que havia demandado que a Petrobras buscasse retomar sua atuação na área de fertilizantes.

As obras devem gerar cerca de 8 mil postos de trabalho diretos e indiretos, com o início das operações previsto para 2029, de acordo com a petroleira.

A capacidade nominal da UFN-III está projetada para 3.600 toneladas por dia de ureia e 2.200 toneladas por dia de amônia, segundo dados da Petrobras. A expectativa é que a planta atenda a cerca de 15% da demanda de ureia nacional.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/07/2026

CHINA RESTRINGE ALGUMAS CARGAS DE MINÉRIO DE FERRO DA FORTESCUE, DIZEM FONTES

Por Reuters — Nova York



— Foto: Bloomberg Mais recente

A estatal chinesa responsável pela compra de minério de ferro pediu a algumas siderúrgicas nacionais que não recebam determinados produtos de minério de ferro da Fortescue, segundo fontes do setor, a mais recente mineradora australiana a ser afetada pela iniciativa de Pequim de aumentar o controle sobre o mercado.

O China Mineral Resources Group (CMRG) notificou verbalmente algumas siderúrgicas de que, a partir de 15 de julho, elas não devem receber cargas portuárias dos produtos “Super Special Fines” e “Fortune Fines” da Fortescue, ambos de minério de ferro de menor teor, segundo cinco fontes a par do assunto.

A medida intensifica a campanha do CMRG para afirmar o controle sobre a forma como o minério de ferro entra no mercado chinês, após um impasse de meses com a BHP que terminou em abril. A Fortescue envia a maior parte de seu minério de ferro para a China e ainda está negociando os termos de fornecimento com o CMRG.

Todas as fontes pediram anonimato devido à delicadeza do assunto. O CMRG e a Fortescue não responderam imediatamente a pedidos de comentários fora do horário comercial.

Os estoques de “Super Special Fines” da Fortescue em alguns dos principais portos chineses totalizavam 7,22 milhões de toneladas em 30 de junho, informou outro operador que preferiu não se identificar.

Isso representa quase 5% do total dos estoques de minério de ferro nos portos, de acordo com um cálculo da Reuters baseado em dados da consultoria Steelhome.

Em junho, o CMRG orientou algumas siderúrgicas nacionais a não se envolverem em discussões com a Fortescue sobre um novo produto de minério de ferro, o “Fortune Fines”, com embarques programados a partir de julho.

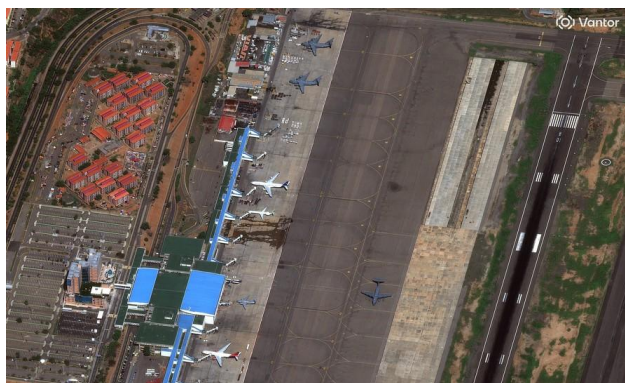
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/07/2026

DANOS DE TERREMOTOS AO PRINCIPAL AEROPORTO DA VENEZUELA AMEAÇAM ISOLAR NOVAMENTE O PAÍS

Epicentro da destruição provocada pelos dois terremotos de 24 de junho foi o Estado costeiro de La Guaira, onde fica o Aeroporto Internacional Simón Bolívar, em Maiquetía

Por Mie Dahl, Nicolle Yapur e Katherine Pennacchio, Em Bloomberg



Uma imagem de satélite mostra uma aeronave de transporte C-17 da Força Aérea dos EUA durante uma missão de ajuda humanitária no Aeroporto Internacional Simón Bolívar, em La Guaira, Venezuela, em 29 de junho de 2026, após os terremotos — Foto: Vantor/Divulgação via REUTERS

Justamente quando a Venezuela começava a deixar para trás anos de isolamento, terremotos catastróficos devastaram seu principal aeroporto internacional — e também boa parte dos

profissionais qualificados que trabalhavam nele.

O epicentro da destruição provocada pelos dois terremotos de 24 de junho foi o Estado costeiro de La Guaira, onde fica o Aeroporto Internacional Simón Bolívar, em Maiquetía. Duas das três pistas do aeroporto já foram liberadas para voos de ajuda humanitária e de resgate, mas especialistas afirmam que as operações comerciais provavelmente não serão retomadas por vários meses.

No longo prazo, a perda de muitos pilotos venezuelanos e de outros profissionais da aviação que viviam em La Guaira levará anos para ser compensada em um país que viu mais de um quarto de sua população emigrar na última década.

O número de mortos nos terremotos de magnitudes 7,2 e 7,5 chegou a 1.719, enquanto dezenas de milhares de pessoas continuam desaparecidas sob edifícios desabados. Tremores secundários mantêm a população em estado de alerta. Na semana passada, quando a janela para encontrar sobreviventes estava se fechando, equipes internacionais conseguiram retirar algumas vítimas dos

escombros, enquanto venezuelanos escavavam concreto e estruturas metálicas com as próprias mãos em uma busca desesperada por familiares.

Um deles era Marcos Pérez, piloto-chefe da companhia Caracas Air e instrutor da academia de formação de pilotos NAV Aviation.

"Isso me afetou profundamente. Muitos dos meus alunos morreram", disse Pérez, de 52 anos, com a voz trêmula. "O diretor da universidade onde eu trabalhava morreu quando a casa dele desabou. Também tenho outros amigos cujas mortes já foram confirmadas."

A Bloomberg conversou com cerca de uma dúzia de pilotos venezuelanos que perderam colegas ou familiares. Muitos participavam ativamente das operações de resgate e ajuda humanitária, inclusive pilotando voos de assistência.

Não há números oficiais sobre as perdas no setor aéreo, mas grupos de mensagens e cadastros informais de desaparecidos estão repletos de publicações sobre pilotos e funcionários da aviação cujo paradeiro é desconhecido. Um piloto afirmou que cerca de 90% do setor de aviação do país tem ligação com La Guaira.

Na segunda-feira, a autoridade aeronáutica venezuelana determinou que voos internacionais obtenham autorização prévia para pousar ou decolar da Venezuela até 2 de julho. No domingo, o órgão chegou a restringir o espaço aéreo do país, mas revogou a medida pouco depois. A líder da oposição, María Corina Machado, afirmou na segunda-feira que "o regime fechou o espaço aéreo do país" para impedir seu retorno à Venezuela.

Em comunicado divulgado na segunda-feira, o Departamento de Estado dos EUA afirmou que Washington assumiu papel de liderança na coordenação das operações aeroportuárias e humanitárias em Maiquetía, destacando que "a chave para qualquer operação de socorro bem-sucedida é uma logística coordenada". A Força Aérea americana enviou uma equipe especializada para apoiar as operações na torre de controle e em solo, enquanto o Comando Sul dos EUA coordenou a entrega de suprimentos essenciais por via marítima, já que o aeroporto opera com capacidade reduzida.



Voluntários e membros das equipes de resgate ajudam a encontrar sobreviventes em Caraballeda, estado de La Guaira, Venezuela, em 30 de junho de 2026, após os terremotos gêmeos de 24 de junho — Foto: Miguel Medina/Pool Photo via AP

Infraestrutura atingida

A destruição do aeroporto reflete os danos mais amplos à infraestrutura venezuelana, que já vinha se deteriorando após anos de má gestão e corrupção. Portos, rodovias e pontes próximos ao epicentro, no Estado de Yaracuy, também sofreram fortes impactos.

Das três pistas principais de Maiquetía, uma já estava em obras antes do desastre. Por isso, os voos comerciais utilizavam outra pista, que sofreu grandes rachaduras com os terremotos, segundo uma pessoa com conhecimento das operações do aeroporto que pediu anonimato.

Na semana passada, autoridades americanas inspecionaram a pista que estava em reforma e certificaram que ela estava apta para uso. Desde então, ela vem sendo utilizada por equipes de resgate de países como Portugal, Catar e Alemanha.

Pilotos ouvidos pela Bloomberg estimam que o aeroporto poderá voltar a operar parcialmente dentro de dois a três meses.

Por enquanto, porém, os edifícios do terminal estão devastados.

"Há muita pouca informação oficial sobre os danos específicos", afirmou Marisela de Loaiza, presidente da Associação Venezuelana de Linhas Aéreas. Segundo ela, também será necessário realizar um levantamento do quadro de funcionários, já que a maioria dos empregados de Maiquetía mora em La Guaira.

Pérez afirmou que serão necessários estudos aprofundados para determinar que tipos de aeronaves poderão utilizar as pistas danificadas. Segundo ele, devido ao peso dos aviões, há risco de novas rupturas na pista e até de acidentes graves caso a situação não seja devidamente avaliada. A estrutura do aeroporto também precisará passar por inspeções.

"O setor de aviação está em ruínas", afirmou Andruys Hernández Solórzano, piloto venezuelano de 32 anos e instrutor de voo que trabalha diariamente em Maiquetía.

"Por trás de cada voo existe uma enorme engrenagem que torna essas operações possíveis", disse. Além de pilotos e comissários, ele citou equipes de logística em solo, atendimento a passageiros, autoridades de controle, bombeiros, serviços de abastecimento de combustível e diversos outros profissionais.

Segundo o advogado especializado em aviação Rodolfo Ruiz, a tragédia atingiu em cheio tanto a infraestrutura quanto a já limitada força de trabalho do setor. Ele observa que substituir esses profissionais será difícil, pois a formação na aviação exige anos de treinamento.

Franco Sampieri Schembri, presidente da Associação de Pilotos e Profissionais Aeronáuticos da Venezuela, defendeu que o governo declare os aeroportos do país corredores humanitários para acelerar a chegada de ajuda.

"A burocracia não pode sufocar a esperança de quem está sofrendo. Quando o objetivo é salvar vidas, as regras precisam ser flexibilizadas", afirmou.

As entidades ligadas ao turismo, incluindo companhias aéreas, também avaliam os impactos da tragédia, disse Vicky Herrera, presidente da Associação Venezuelana de Agências de Viagens e Turismo.

"Ainda não temos um levantamento. Há muitas pessoas desaparecidas que trabalham em companhias aéreas e especificamente em Maiquetía", afirmou. "Também há equipamentos presos no aeroporto que não podem ser removidos."

A maior parte dos voos internacionais está sendo desviada para um aeroporto menor em Valência, cidade localizada a cerca de duas horas de carro de Caracas, ou para a base aérea militar Libertador, em Maracay, a aproximadamente uma hora e meia da capital. Segundo Herrera, essa base poderá futuramente receber operações comerciais limitadas.



Equipes de resgate e voluntários ajudam a encontrar sobreviventes nos escombros de um prédio que desabou em Caraballeda, estado de La Guaira, Venezuela, em 30 de junho de 2026, após os terremotos gêmeos de 24 de junho — Foto: Miguel Medina/Pool Photo via AP

Recuperação interrompida

O aeroporto de Maiquetía já teve um papel de destaque na Venezuela, país rico em petróleo que chegou a receber voos do Concorde vindos de Paris nos anos 1970.

Depois que Hugo Chávez chegou ao poder em 1999, a economia venezuelana e décadas de estabilidade política começaram a se deteriorar, processo que se acelerou sob seu sucessor escolhido, Nicolás Maduro, capturado e retirado do país por forças americanas em janeiro.

Desde então, o aeroporto vinha mostrando sinais de recuperação à medida que executivos do setor petrolífero e investidores voltavam a desembarcar na Venezuela. Os terremotos interromperam esse movimento.

Os danos também devem atrasar o início das novas rotas da United Airlines e da Qatar Airways, previstas para julho, afirmou De Loaiza.

Em 1999, La Guaira foi atingida por chuvas torrenciais que provocaram deslizamentos de terra e enchentes devastadoras. Ainda assim, poucos meses depois o aeroporto voltou a operar. Citando esse precedente, De Loaiza afirmou que "a necessidade de conectividade fará com que a recuperação ocorra o mais rapidamente possível".

"Nosso setor é caracterizado pela resiliência", disse Hernández. "A comunidade de pilotos e profissionais da aviação na Venezuela é bastante unida."

Peter Cerda, vice-presidente regional para as Américas da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), alertou que reabrir o aeroporto será apenas o primeiro passo.

"Uma coisa é reabrir o aeroporto; outra é restabelecer as operações normais", afirmou.

Segundo ele, engenheiros ainda precisam determinar se a estrutura existente poderá ser recuperada ou se os danos são tão graves que será necessário construir um terminal completamente novo.



Membros do Regimento Francês de Treinamento e Intervenção da Segurança Civil desembarcam no Aeroporto Internacional Simón Bolívar, em Maiquetia, Venezuela, no sábado, 27 de junho de 2026, para auxiliar nas operações de resgate após os dois terremotos que atingiram o país três dias antes — Foto: Miguel Medina/Pool Photo via AP

Cerda acrescentou que a Venezuela poderá ter de recorrer a instalações provisórias para passageiros durante a reconstrução, nos moldes da infraestrutura emergencial utilizada no aeroporto de Santiago após o

terremoto que atingiu o Chile em 2010.

"A prioridade é restabelecer as operações de forma segura, eficiente e plenamente em conformidade com os padrões internacionais", afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/07/2026

PCC É ALVO DE MAIS DE 300 MANDADOS EM MEGAOPERAÇÃO EM SEIS ESTADOS

Operação Coluna Sul visa apurar o crime de integrar organização criminoso, no âmbito de investigação sobre a atuação de facção criminoso em Santa Catarina, no Rio Grande do Sul, no Paraná, em São Paulo, no Mato Grosso do Sul e em Minas Gerais

Por Valor — São Paulo

O Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado (Gaeco) do Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) realiza nesta quarta-feira megaoperação interestadual contra uma facção criminoso que, segundo o portal da CNN, seria o Primeiro Comando da Capital (PCC). Trata-se da maior operação da história do Gaeco do Estado, segundo informações do MP.

A Operação Coluna Sul visa apurar o crime de integrar organização criminosa, no âmbito de investigação sobre a atuação de facção criminosa em seis Estados brasileiros: Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais.



— Foto: Divulgação/MPSC

Ao todo, são cumpridos 320 mandados, sendo 151 mandados de prisão temporária e 169 mandados de busca e apreensão, contra suspeitos de integrarem a facção criminosa, durante a Operação Coluna Sul.

A Operação Coluna Sul constitui desdobramento das investigações iniciadas no âmbito da Operação Maserati e tem como objetivo prioritário manter ações firmes contra a

capacidade de articulação das atividades da organização criminosa investigada. Os investigados estariam envolvidos na prática de múltiplos delitos, incluindo organização criminosa, tráfico de entorpecentes, associação para o tráfico, homicídios e porte ilegal de armas de fogo, informa o MP.

A ação mobiliza em Santa Catarina 103 integrantes do Gaeco e 552 agentes de segurança pública, além de empregar 198 viaturas e 2 helicópteros.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/07/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DO BRASIL SOBE 16,9% EM MAIO PARA 4,3 MI BARRIS POR DIA, DIZ ANP

- Pré-sal responde por mais de 80% da produção nacional; Petrobras lidera com 2,55 mi barris por dia
- Goldman Sachs acredita que o setor deve voltar a registrar excesso de oferta

São Paulo - A produção média de petróleo do Brasil cresceu 16,9% em maio, ante o mesmo período do ano passado, para 4,3 milhões de barris por dia (bpd), o segundo maior volume médio mensal da história, informou a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) nesta quarta-feira (1º).



O montante só ficou abaixo de abril, quando a produção brasileira registrou o terceiro mês consecutivo de recorde, com 4,33 milhões de bpd.

O desempenho seguiu sustentado pelo pré-sal, que produziu 3,47 milhões de bpd de petróleo no quinto mês do ano, equivalente a mais de 80% da produção da commodity no país.

Navios-tanque no terminal de distribuição da Petrobras operado pela Transpetro, em São Sebastião (SP) - Amanda Perobelli - 20.abr.26/Reuters

O resultado reforça a trajetória de crescimento após o Brasil ter registrado, em 2025, produção média recorde de petróleo de 3,77 milhões de bpd.



Considerando os dados por concessionário, a Petrobras —maior produtora do país— respondeu por 2,55 milhões de bpd de petróleo em maio, segundo a ANP. A Shell, segunda maior produtora do país e principal parceira da Petrobras no pré-sal, produziu 415,3 mil bpd, enquanto a TotalEnergies registrou 209,9 mil bpd.

Já produção de gás natural do Brasil somou 206,06 milhões de metros cúbicos por dia no período, recuo de 0,3% frente ao mês anterior, mas com alta de 19,6% na comparação anual, segundo os dados.

Mas nem todo o gás produzido é comercializado. Em maio, 60,83 milhões de m³ por dia foram disponibilizados ao mercado, enquanto 120,13 milhões de m³ por dia foram reinjetados nos reservatórios. Além disso, houve consumo interno de 19,23 milhões de m³ por dia nas plataformas e queima de 5,87 milhões de m³ por dia.

Considerando petróleo e gás natural, a produção total brasileira chegou a 5,597 milhões de barris de óleo equivalente por dia em maio.

Segundo o banco de investimentos Goldman Sachs, o mercado global de petróleo deve voltar a registrar excesso de oferta à medida que o impacto da guerra com o Irã diminui e o tráfego pelo estreito de Hormuz se normaliza.

Embora se espere que as compras de petróleo bruto para reabastecer as reservas estratégicas apertem o mercado global em certa medida, elas compensariam apenas parcialmente o excedente esperado, disse Samantha Dart, co-chefe de pesquisa global de commodities, em entrevista à Bloomberg Television.

"Assim que houver uma normalização dos fluxos pelo estreito, a expectativa é que entremos em um cenário de excesso de oferta", disse Dart, acrescentando que o excedente deverá ficar, em média, pouco acima de 3 milhões de barris por dia no próximo ano.

"Esperamos pouco mais de 1 milhão de barris por dia apenas para a recomposição das reservas estratégicas de petróleo em nível global, mas, ainda assim, isso nos deixaria com um excedente próximo de 2 milhões de barris por dia", acrescentou, referindo-se à Strategic Petroleum Reserve (SPR) dos EUA, o estoque emergencial de petróleo bruto do país.

As exportações pelo estreito de Hormuz devem se normalizar até o fim deste mês, disse Dart. "Realmente esperamos que, até o fim de julho, isso esteja resolvido", afirmou, depois que as recentes interrupções adiaram um pouco o cronograma esperado.

Questionada sobre uma proposta para impor taxas de transporte às embarcações, Dart disse que as empresas estão menos preocupadas com o custo do que com a incerteza regulatória.

"Quando converso com empresas de navegação, a principal coisa que elas dizem é: 'Não me importo em pagar um pedágio, desde que haja clareza sobre as regras'", afirmou, referindo-se à necessidade de evitar o descumprimento das sanções dos Estados Unidos.

Uma taxa informal discutida anteriormente equivaleria a cerca de US\$ 1 por barril, um custo que não difere de forma relevante da volatilidade cotidiana normal dos preços do petróleo, disse ela.

"Isso realmente vai aumentar de forma significativa os custos de energia? Isso não está claro", disse Dart. "Quando converso com transportadoras marítimas, foi essa a impressão que tenho".

EUA E IRÃ ENTRAM EM NOVAS NEGOCIAÇÕES PARA ASSEGURAR ACORDO DE PAZ E RETOMAR TRANSPORTE EM HORMUZ

- Nação persa quer reconhecimento de seu controle sobre o estreito, enquanto americanos buscam garantir fluxo livre
- Na última semana, ataques foram retomados, e cada um dos lados acusou o outro de violar o acordo que encerraria o conflito

Reuters e AFP - Estados Unidos e Irã realizam negociações técnicas em Doha, capital do Qatar, nesta quarta-feira (1º), na tentativa de chegar a um acordo sobre o tráfego marítimo pelo estreito de Hormuz e garantir um cessar-fogo duradouro, segundo uma fonte com conhecimento direto do caso e uma autoridade iraniana.

Jared Kushner, genro do presidente dos EUA, Donald Trump, e o enviado Steve Witkoff se reuniram com o primeiro-ministro do Qatar —mediador ao lado do Paquistão— para preparar o terreno para as conversas, mas não participariam das discussões propriamente ditas, disse a fonte.

O vice-ministro das Relações Exteriores do Irã, Kazem Gharibabadi, anunciou na tarde desta quarta que a reunião de negociação foi encerrada. Os participantes concordaram que "um canal de comunicação será estabelecido até amanhã" para relatar e registrar violações do memorando, informou a agência de notícias estatal Irna, citando Gharibabadi.



Embarcações no estreito de Hormuz, vistas de Musandam, Omã - 1º.jul.2026/Reuters

As negociações se baseiam em um acordo provisório de 14 pontos assinado no mês passado, que tinha como objetivo interromper a guerra iniciada com os ataques dos EUA e de Israel ao Irã em fevereiro e reabrir Hormuz, ao mesmo tempo em que estabelecia um prazo de 60 dias com vistas a um acordo de paz permanente.

No entanto, EUA e Irã têm discutido publicamente sobre o significado do pacto provisório, o que levou a ataques recíprocos na última semana.

O Irã está determinado a obter reconhecimento internacional de seu controle sobre o estreito e de sua capacidade de cobrar taxas dos navios que entram ou saem do Golfo, mesmo que tenha que fazê-lo à força, afirmaram duas fontes iranianas de alto escalão nesta quarta.

O tráfego foi parcialmente retomado pelo estreito, que antes da guerra era responsável por um quinto do comércio global de petróleo e gás natural liquefeito.

As negociações em Doha foram estruturadas em sessões entre os principais negociadores e especialistas, disse a fonte com conhecimento das negociações. Elas começaram na noite de terça-feira (30) e continuaram nesta quarta, afirmou a autoridade iraniana.

O Irã declarou publicamente que suas prioridades incluem chegar a um acordo sobre a gestão do estreito e a liberação de US\$ 6 bilhões (R\$ 31 bilhões) em ativos iranianos congelados, e a autoridade iraniana afirmou que a atual rodada de discussões se concentraria nessas duas questões.

A prioridade declarada dos EUA é garantir o livre fluxo de tráfego pelo estreito, disse a fonte.

O vice-presidente americano, J. D. Vance, disse não poder garantir que Washington não retornará às operações de combate, mas que por enquanto o presidente Donald Trump orientou as autoridades a fazerem um acordo. "O que posso comprometer é: o presidente não enviará nossos militares de volta a menos que seja necessário, a menos que haja um propósito claramente definido para isso".

Em Doha, as negociações técnicas concentraram-se na navegação comercial no estreito e mais tarde se voltariam para as capacidades nucleares de Teerã, segundo Vance. "Ainda é muito cedo, mas as negociações estão indo bem", disse.

Trump, que afirmou que a remoção do urânio altamente enriquecido do Irã é uma prioridade máxima, disse aos jornalistas nesta quarta que "a desnuclearização do Irã está avançando bem", sem dar detalhes. Questionado sobre a possibilidade de voltar à guerra, o americano acrescentou: "Bem, penso que eles percorreram um longo caminho. Atingimos o país deles com muita força na semana passada. Acho que estão bem".

OCUPAÇÃO ISRAELENSE NO LÍBANO

Enquanto delegações iranianas e americanas estão no Qatar para discutir, através de mediadores, o fim da guerra no Oriente Médio em todas as frentes, o ministro da Defesa israelense, Israel Katz, disse nesta quarta-feira que o Exército de seu país permanecerá "indefinidamente" naquilo que ele qualifica como "zonas de segurança" estabelecidas no Líbano, na Síria e na Faixa de Gaza.

"As Forças de Defesa de Israel permanecerão nas zonas de segurança (...) a fim de proteger nossos habitantes e nossas comunidades dos elementos jihadistas", afirmou em um discurso durante uma cerimônia militar.

Katz também reiterou sua ameaça de que atingirão "com toda a força" o Irã caso Israel seja atacado devido às operações no Líbano.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 01/07/2026

PRESIDENTE DA PETROBRAS DIZ SER CEDO PARA FALAR SOBRE REDUÇÃO NO PREÇO DA GASOLINA

- Magda Chambriard afirma avaliar cenário; estatal reduziu valor do diesel para compensar fim de subsídio
- Gasolina foi último combustível reajustado pela empresa após início da guerra no Irã

Por Nicola Pamplona

Rio de Janeiro - A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou nesta quarta-feira (1º) que ainda é prematuro falar sobre corte no preço da gasolina, apesar da queda das cotações internacionais do petróleo com a perspectiva de fim da guerra no Irã.

Na terça-feira (30), em operação casada com o governo, a estatal reduziu o preço do diesel nas refinarias. O corte foi de R\$ 0,35 por litro, compensando o fim de subsídio do mesmo valor concedido em junho. No fim das contas, portanto, o preço final nas refinarias ficou o mesmo: R\$ 3,30 por litro.



A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, em entrevista à Folha no Rio de Janeiro - Eduardo Anizelli - 15.dez.25/Folhapress

O Ministério da Fazenda já afirmou que pretende reduzir gradualmente os outros subsídios criados para conter os impactos do conflito no Oriente Médio. Justificou a medida dizendo que o petróleo já caiu bastante desde o pico do início da guerra.

Em entrevista nesta quarta, Magda disse que a Petrobras ainda avalia a questão da gasolina. "Nós olhamos isso o tempo todo e vamos acompanhar o que vai acontecer com os preços internacionais, com certeza. Mas a essa pergunta [sobre corte de preço] eu não vou responder porque ela é prematura."

A Petrobras resistiu a elevar o preço da gasolina após o início da guerra. O reajuste foi anunciado apenas no fim de maio, depois que o governo anunciou uma subvenção de R\$ 0,44 por litro de combustível. Como nas outras operações casadas, o subsídio compensou a alta nas refinarias.

Nesta quarta, Magda reforçou que a política de preços da estatal tenta evitar o repasse de volatilidades internacionais para o mercado externo e lembrou que a gasolina foi o último combustível a sofrer impacto da guerra.

"Todos os nossos combustíveis acompanham a tendência dos preços internacionais sem internacionalizar a volatilidade, sem internacionalizar a ansiedade, né. Então no caso da gasolina é a mesma coisa", disse. "Ela custou para subir, né?"

Em entrevista à Reuters, porém, a executiva disse que já vê um novo patamar de preço do petróleo, em torno dos US\$ 75 por barril (cerca de R\$ 390), depois de semanas com operações em torno dos US\$ 100 por barril.

Diante desse cenário, a Petrobras anunciou nesta quarta corte de 14,5% no preço do QAV (querosene de aviação) para entrega em julho. É o segundo corte consecutivo, mas o produto ainda acumula aumento de 40% em 2026, puxado por reajuste de 55% feito logo após o início da guerra.

Os contratos de QAV preveem reajustes mensais, o que deixa o preço mais suscetível a variações internacionais. O caso da gasolina é mais sensível porque o produto tem grande peso no IPCA, o índice oficial de inflação do governo.

Magda participou de cerimônia de lançamento da Seleção Petrobras Cultural 2026, que terá R\$ 270 milhões para patrocinar projetos culturais. É o maior valor já aportado pela estatal em cultura. O programa usa recursos das leis Rouanet e do Audiovisual.

A empresa abrirá um processo com abrangência nacional para selecionar os projetos. São 11 modalidades de patrocínio, com estreia, este ano, das modalidades "Produção de Games" e "Incubação e Desenvolvimento Cultural".

A cerimônia foi realizada no MAM (Museu de Arte Moderna) do Rio de Janeiro, com a presença de artistas e produtores culturais.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 01/07/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MPOR ABRE CONSULTA DA CONCESSÃO DO SISTEMA SUL-LAGOA MIRIM

Da Redação Navegação 01/07/2026 - 18:27



O Ministério de Portos e Aeroportos abriu, nesta terça-feira (1º), uma consulta pública sobre a concessão do Sistema Aquaviário Integrado do Sul e Lagoa Mirim (RS), considerada a primeira do país. A iniciativa, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), visa ampliar a eficiência da navegação interior e fortalecer a conexão entre o Brasil e o Uruguai. O prazo para envio de contribuições segue até 15 de agosto.

Durante esse período, representantes do setor produtivo, operadores portuários, entidades e demais interessados

poderão apresentar sugestões para aprimorar a proposta antes da publicação do edital de concessão através do formulário eletrônico disponível no site da Antaq. Caso desejem anexar documentos complementares, como mapas, plantas e fotografias, o envio deverá ser feito para o e-mail anexo_audiencia062026@antaq.gov.br.

O Sistema Aquaviário do Sul e Lagoa Mirim abrange uma extensão de 510 quilômetros. A concessão terá prazo de 25 anos, prorrogável até 70 anos, e prevê investimentos de R\$ 134 milhões. A melhoria da infraestrutura logística e a criação de uma saída estratégica para exportações uruguaias por meio do Porto do Rio Grande estão entre os benefícios esperados pela concessão.

Na dragagem da Lagoa Mirim, os investimentos são de R\$ 57,9 milhões, sendo R\$ 6,7 milhões para a supervisão das obras. A contratação inclui a elaboração dos projetos executivos, a execução da dragagem de manutenção e a implantação e manutenção da sinalização náutica do canal navegável. Os recursos integram o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento do Governo do Brasil) e serão aplicados entre os anos de 2026 e 2028.

A Lagoa Mirim integra um corredor hidroviário conectado ao Canal de São Gonçalo e à Lagoa dos Patos, permitindo o transporte internacional de cargas entre Brasil e Uruguai. Atualmente, a principal restrição operacional do sistema é a profundidade insuficiente do canal navegável, condição que será enfrentada pelas obras de dragagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2026

FREDRIC FUERTH É O NOVO DIRETOR EXECUTIVO DA SULNORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS.

Por Executivos 01/07/2026 - 17:19



Fredric Fuerth é o novo diretor executivo da Sulnorte Serviços Marítimos. Com a nomeação, a empresa afirmou que reforça sua estrutura de liderança para sustentar os avanços conquistados nos últimos anos e conduzir a companhia em sua próxima etapa de expansão, consolidando sua posição entre as principais empresas de apoio portuário do Brasil.

Em nota, a Sulnorte destacou que Fuerth é um executivo com sólida experiência na indústria marítima, que construiu sua carreira em empresas de referência dos segmentos de navegação, apoio portuário e offshore, acumulando expertise na condução de operações complexas, desenvolvimento de estratégias de crescimento e gestão de relacionamentos de longo prazo.

A expectativa é que Fuerth conduza a Sulnorte em um novo momento de crescimento, fortalecimento institucional e ampliação de sua presença no setor marítimo nacional, combinando visão estratégica, conhecimento de mercado e capacidade de liderança. A empresa ressaltou que investe continuamente em tecnologia, desenvolvimento de pessoas, modernização de sua frota e fortalecimento de parcerias estratégicas.

Para Fuerth, a Sulnorte reúne todos os elementos necessários para protagonizar uma nova fase de crescimento: uma história sólida, ativos estratégicos, excelência operacional, relacionamentos duradouros e uma equipe altamente qualificada. "Vejo neste momento uma oportunidade singular para acelerar nossa evolução, ampliar nossa presença no mercado e fortalecer ainda mais nossa relevância para clientes, parceiros e para o setor marítimo nacional", declarou o executivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2026

PORTO DE FORTALEZA CONCLUI NOVO ACESSO AO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS E REFORÇA MOBILIDADE INTERNA

Da Redação Portos e logística 01/07/2026 - 16:11



A Companhia Docas do Ceará concluiu a requalificação do acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza, obra de R\$ 6 milhões que amplia a mobilidade interna e melhora as condições de segurança para usuários, trabalhadores e operadores logísticos.

Com a intervenção, a via de acesso passou a operar em mão dupla, aumentando a capacidade de circulação de veículos e facilitando o atendimento às atividades de turismo, eventos e operações portuárias ligadas ao terminal. Os serviços incluíram

terraplenagem, drenagem, pavimentação em piso intertravado, construção de passeios públicos, canteiro central, iluminação pública e nova sinalização vertical e horizontal.

A CDC também instalou uma guarita de segurança no local, medida que reforça o controle de acesso e o apoio às ações da Guarda Portuária na área do terminal. Segundo a estatal, o conjunto de melhorias busca elevar o padrão de organização e confiabilidade do fluxo interno, sobretudo em dias de maior movimento de passageiros e cargas associadas ao TMP.

De acordo com o diretor-presidente da Companhia Docas do Ceará, Quintino Vieira, a entrega integra o programa de modernização da infraestrutura sob gestão da empresa. Ele destaca que a requalificação do acesso ao Terminal Marítimo de Passageiros representa um passo relevante para a mobilidade interna do porto, ao mesmo tempo em que qualifica os acessos utilizados por turistas, trabalhadores e prestadores de serviço.

A conclusão da obra soma-se a outros investimentos recentes da CDC voltados à atualização das instalações operacionais e de apoio, com foco em maior eficiência logística e na valorização das atividades econômicas e turísticas desenvolvidas no Porto de Fortaleza. A expectativa é de que o novo acesso contribua para reduzir gargalos de circulação e melhorar a experiência de usuários em temporadas de cruzeiros e grandes eventos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2026

SAAM TOWAGE DETALHA PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA BRASILEIRA APÓS ENCOMENDA DE QUATRO REBOCADORES À BELOV

Da Redação Indústria naval 01/07/2026 - 16:08



Um dia após anunciar a encomenda de quatro rebocadores azimutais ao estaleiro Belov, a Saam Towage reforçou que o contrato integra um plano mais amplo de renovação e padronização tecnológica de sua frota no Brasil, hoje composta por mais de 65 embarcações em 19 portos.

A companhia destaca que as novas unidades, de 70 toneladas de tração estática (bollard pull), com sistema de combate a incêndio FiFi 1 e projeto Robert Allan, estão alinhadas ao objetivo de elevar a potência média e a capacidade operacional da frota em manobras de navios de

maior porte em terminais brasileiros. Em comunicado recente, a empresa lembrou que opera com uma das maiores frotas do país e atribui à modernização contínua dos rebocadores ganhos de eficiência e de segurança nas operações portuárias.

Segundo a country manager da Saam Towage no Brasil, Renata Ervilha, o contrato com a Belov é mais um passo na estratégia de priorizar ativos de última geração nos mercados considerados prioritários para o grupo. A executiva tem reiterado que o Brasil figura entre os principais focos de crescimento da empresa e que a renovação da frota busca responder à evolução do perfil de navios que chegam aos portos nacionais, com maior porte e exigência de desempenho nas manobras.

A parceria com o estaleiro baiano também foi ressaltada pela companhia como um componente relevante do projeto. Além de reforçar a presença industrial em Salvador (BA), o novo pacote de construção deve gerar efeitos na cadeia local de fornecedores de serviços e equipamentos navais, em linha com o compromisso declarado da Saam de apoiar o desenvolvimento da indústria marítima regional.

No cenário internacional, a empresa lembra que o investimento no Brasil ocorre em paralelo à estratégia global de consolidar sua posição como líder em rebocagem nas Américas e terceira maior operadora mundial do segmento, com mais de 200 rebocadores em mais de 100 portos. A companhia indica que a padronização de projetos, como os desenvolvidos pela Robert Allan, facilita a gestão de frota e a difusão de tecnologias de segurança e combate a incêndio em diferentes mercados onde atua.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2026

NITERÓI SEDIA 3ª EDIÇÃO DO TOMORROW.BLUE ECONOMY NITERÓI COM FOCO EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E CADEIA NAVAL

Da Redação Empresas e negócios 01/07/2026 - 12:14



2ª edição do Tomorrow.Blue Economy em 2025 - Foto: Divulgação / iCities Events

PUBLIEDITORIAL

Em novembro, maior evento de economia azul do mundo reunirá, pela terceira vez, os principais agentes do setor para tratar de questões envolvendo a consolidação do ecossistema

Niterói, 29 de maio de 2026 – Depois de duas edições dedicadas a apresentar o conceito de economia azul ao mercado brasileiro, o Tomorrow.Blue Economy Niterói chega à sua terceira edição com uma proposta diferente: tornar-se o espaço onde a agenda do setor é construída e executada. O encontro ocorrerá nos dias 25 e 26 de novembro na nova Arena Niterói, organizado pelo iCities Events em parceria com a Prefeitura de Niterói e com a chancela da Fira Barcelona.

"Nas duas primeiras edições, o nosso papel fundamental foi de letramento e diversificação de público. Precisávamos trazer o conceito de economia azul e provar que Niterói era o cenário ideal para isso. A terceira edição marca a virada do debate, porque agora deixamos de ser um espaço de discussão para nos tornarmos o lugar onde a agenda do setor é construída e executada. E essa execução só acontece porque finalmente vamos atingir o nosso objetivo central, que é colocar na mesma sala a cadeia naval, o capital de transição e a regulação, setores que historicamente operam de forma isolada", explica Caio de Castro, CEO do iCities.

Os debates desta edição vão conectar regulação, fomento e operação ao abordar a descarbonização da frota de cabotagem, o financiamento de novas embarcações e o impacto dos novos marcos legais da eólica offshore na engenharia de contratos. Por meio de uma governança eficaz e de ferramentas inteligentes, os painéis vão explorar como a coordenação regulatória e o Planejamento Espacial Marinho são capazes de mitigar riscos, atrair investimentos verdes e fomentar parcerias Intersetoriais para transformar o potencial do litoral em ativos econômicos perfeitamente sustentáveis.



Área de negócios do Tomorrow.Blue Economy 2025 -
Foto: Divulgação / iCities Events

Evento de lançamento

Como ponto de partida para o fim do ano, a Prefeitura de Niterói, a Fira Barcelona e o iCities Events realizam o lançamento oficial do evento no dia 11 de junho, com a presença do prefeito Rodrigo Neves e do Secretário Executivo da Prefeitura de Niterói, Felipe Peixoto.

O encontro será voltado para empresas, reguladores e autoridades, servindo como prévia das discussões que serão abordadas em novembro. A programação contará com um painel dedicado exclusivamente a debater a regulação de mercado da economia azul no Brasil.

Um setor de US\$ 3 trilhões ainda pouco explorado

Com cerca de 65% dos estados banhados pelo oceano e um dos maiores litorais do mundo, o Brasil tem no mar uma de suas maiores reservas econômicas. Ainda pouco conhecida pela maior parte da população, a economia azul, que engloba desde a pesca e o turismo costeiro até a energia renovável e logística e infraestrutura portuária, deve movimentar US\$ 3 trilhões globalmente até 2030, segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). No país, esse conjunto de atividades faturou R\$ 415,7 bilhões em 2018, equivalente a 5,93% do PIB nacional.

O problema é que quase metade desse valor vem da extração de óleo e gás, enquanto a construção naval, segmento com maior capacidade de geração de empregos, representa apenas 2,13% do total. É partindo deste cenário que o evento busca trazer novas oportunidades de desenvolvimento do setor para reverter essa realidade.

Niterói como capital da economia azul

A escolha da cidade pelo terceiro ano consecutivo é estratégica. Niterói abrigou um dos primeiros estaleiros do país, mas esse legado se perdeu no final da década de 1970, quando o setor naval foi quase inteiro desativado. O Tomorrow.Blue Economy integra o movimento da prefeitura para retomar essa relação histórica, ancorado no planejamento de longo prazo do Niterói Que Queremos (NQQ), planejamento estratégico criado para definir metas e projetos que orientam as políticas públicas e os investimentos.



"Niterói reúne ativos estratégicos que colocam a cidade no centro do debate sobre economia azul: localização privilegiada na Baía de Guanabara, tradição e capacidade instalada da indústria naval e offshore, proximidade com o setor de óleo, gás e energia, além de um ecossistema consolidado de inovação, universidades e tecnologia. O Tomorrow.Blue Economy consolida Niterói como referência nacional na conexão entre desenvolvimento, sustentabilidade, inovação e transição energética, fortalecendo o posicionamento da cidade como capital da economia do mar da América Latina", afirma Felipe Peixoto, Secretário Executivo da Prefeitura de Niterói.

Emma Cobos - Diretora de inovação e estratégia do Porto de Barcelona. Tomorrow.Blue Economy Niterói 2024 - Foto: Divulgação / iCities Events

A terceira edição terá uma nova sede: a Arena Niterói, com inauguração prevista para 15 de junho. Considerado o primeiro desse porte a ocupar o espaço, o evento contará com três espaços distintos. A Arena Tomorrow.Blue Economy será a plenária principal, com encontros exclusivos e área VIP de networking. As salas Smartclass reunirão conteúdos técnicos e acadêmicos, com workshops sobre a indústria naval e offshore. A área cultural e gastronômica, aberta ao público, terá oficinas e ativações de marcas.



Nas duas edições anteriores, o encontro reuniu mais de 7 mil pessoas, entre gestores públicos, executivos, pesquisadores e a comunidade de Niterói. Para 2026, a expectativa de público é de 3 mil pessoas por dia.

Arena Niterói será inaugurada na segunda semana de junho - Foto: Ilustração

Serviço: 3ª edição Tomorrow.Blue Economy Niterói
Data: 25 e 26 de novembro de 2026
Local: Arena Niterói - Niterói (RJ)
Ingressos: Vendas a partir de 11 de junho
Mais informações: www.tomorrowblueeconomy.com.br

SOBRE O GRUPO ICITIES

O Grupo iCities é uma holding brasileira dedicada a impulsionar a transformação das cidades por meio da inovação, da tecnologia e da articulação entre os setores público, privado e acadêmico. Com mais de uma década de atuação e sede em Curitiba (PR), o grupo é referência nacional no ecossistema de cidades inteligentes e atua de forma estratégica para conectar desafios urbanos a soluções concretas e sustentáveis.

Com uma arquitetura de marca que contempla diferentes frentes de atuação, o iCities organiza eventos, promove programas de capacitação, desenvolve projetos e fortalece redes de colaboração em todo o país. Com a chancela da Fira Barcelona, é responsável pela realização de eventos notáveis como o Smart City Expo Curitiba, o IoT Solutions Congress Brasil e o Tomorrow.Blue Economy, sendo essa uma de suas principais verticais de negócios.

O Grupo iCities atua como catalisador de soluções inovadoras para os desafios urbanos contemporâneos, ao unir propósito, conhecimento, negócios e impacto para construir cidades mais inteligentes, sustentáveis e centradas nas pessoas.

Informações para a imprensa:

Natalia Costa Nogueira – 41 99715-5938 – natalia.nogueira@icities.com.br

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2026

EMPRESAS DE APOIO ESTARÃO PRONTAS PARA MARGEM EQUATORIAL E DEMANDAS FUTURAS, AFIRMA DINO BATISTA

Por Danilo Oliveira Offshore 30/06/2026 - 20:33

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo avaliam que a Margem Equatorial tem potencial para se equiparar, futuramente, à relevância das operações ligadas à exploração de petróleo e gás consolidadas nas últimas décadas nas bacias do Sudeste. Na última semana, o vice-presidente executivo do Syndarma/Abeam, Dino Batista, disse que, apesar dos desafios, as empresas de apoio offshore no Brasil estarão prontas para dar atender as demandas que forem sinalizadas pelo setor.



Vice-presidente do Syndarma/Abeam acredita que novas fronteiras de E&P, eólicas offshore e descomissionamento vão ampliar necessidade de barcos de apoio nos próximos anos

Atualmente, existem em torno de 10 embarcações de apoio marítimo dando suporte às atividades de prospecção que a Petrobras está fazendo na região e cujos resultados devem ser anunciados pela companhia no segundo semestre. “A Margem Equatorial pode significar algo tão relevante quanto a Bacia de Campos — talvez não somado com a de Santos — que é

realmente algo robusto”, disse Batista, que participou de um seminário promovido pela Marinha do Brasil, na última sexta-feira (26), no Rio de Janeiro (RJ).

O Syndarma/Abeam verifica que existem alguns desafios de operação na Margem Equatorial que vêm sendo estudados e serão superados pelo setor, como o comportamento das correntes marítimas e a falta de infraestrutura. “Ainda não temos bases prontas para apoio marítimo na região”, mencionou Batista.

Ele destacou que, além das atividades de E&P, existem outras oportunidades no radar que vão gerar a necessidade de afretamento de embarcações de apoio nos próximos anos, como o desenvolvimento de eólicas offshore — atividade que o Syndarma/Abeam espera que se torne realidade em águas jurisdicionais brasileiras num horizonte de cinco a 10 anos.

O vice-presidente executivo do Syndarma/Abeam acrescentou que o plano de negócios da Petrobras prevê mais de R\$ 10 bilhões de investimentos em descomissionamento de ativos offshore maduros. “Além da Margem Equatorial, as empresas de apoio marítimo no Brasil estão prontas e vão dar a resposta à necessidade de embarcações, em especial quando sinalizado de maneira tempestiva pelo Estado brasileiro, através da Petrobras, ou da ANP com seus blocos de licitação”, comentou Batista.

“No apoio, temos perspectiva gigantesca. Temos toda a Margem Equatorial, cujo processo já começou, e temos que lembrar que, em algum momento, vão chegar os parques eólicos offshore e temos que estar preparados para dar resposta a isso. Dependendo de quanto conseguirmos fazer de offshore, falamos de uma quantidade de embarcações semelhante ao que hoje é empregado aqui no petróleo offshore nas bacias de Campos e de Santos. É um grande mercado”, disse à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2026

FPSO DA MODEC CHEGA AO PÁTIO DE RECICLAGEM APÓS CONCLUIR MISSÃO NO BRASIL

Da Redação Indústria naval 30/06/2026 - 19:58



A Modec do Japão confirmou a chegada da unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência (FPSO) “Cidade de Niterói” a um centro de reciclagem de navios na Dinamarca, após a conclusão dos trabalhos da unidade no Brasil.

A FPSO Cidade de Niterói MV18, de propriedade e operada pelo grupo Modec, chegou a um terminal de reciclagem de navios na Dinamarca, após partir do Brasil ao concluir as atividades de desmobilização necessárias no campo petrolífero de Marlim Leste, na Bacia de Campos, no litoral brasileiro, em 8 de maio de 2026.

A gigante japonesa foi responsável pela execução do projeto EPCIC (engenharia, aquisição, construção, instalação e comissionamento) em regime de empreitada para a FPSO, contratada pela Petrobras para o desenvolvimento de Marlim Leste.

Desde a primeira produção de petróleo em fevereiro de 2009, a Modec forneceu serviços de afretamento, operação e manutenção (O&M) por cerca de 17 anos, processando aproximadamente 159 milhões de barris de petróleo. O contrato de afretamento da FPSO foi concluído em maio de 2026.

Está previsto que esta FPSO seja submetida a um processo de reciclagem de navios em uma instalação na Dinamarca, em conformidade com os regulamentos aplicáveis, incluindo o Regulamento da UE sobre Reciclagem de Navios e a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta de Navios.

A embarcação era capaz de processar 100.000 barris de petróleo bruto por dia, 124 milhões de pés cúbicos padrão de gás por dia e tinha capacidade de armazenamento de 1.600.000 barris de petróleo bruto.

A Modec está empenhada em reduzir as emissões de suas operações, como demonstra sua colaboração com a Eld Energy para desenvolver um sistema de energia de 1,2 MW integrado com captura de carbono para aplicação em FPSOs.

Para o setor naval e offshore brasileiro, a chegada desses FPSOs a estaleiros estrangeiros evidencia um ponto de atenção: a ausência, hoje, de infraestrutura doméstica certificada para reciclagem de unidades de grande porte seguindo padrões de Hong Kong e da União Europeia. A discussão sobre desenvolvimento de capacidade local de desmantelamento e reaproveitamento de materiais, associada a futuras ondas de descomissionamento, ganha importância à medida que a frota de FPSOs no país envelhece e se aproxima do fim de vida útil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2026

BELOV CONSTRUIRÁ 4 REBOCADORES PARA SAAM TOWAGE

Da Redação Indústria naval 30/06/2026 - 19:50



A Saam Towage assinou um contrato com o estaleiro Belov (BA) para a construção de quatro novos rebocadores. As novas unidades serão rebocadores azimutais com 70 toneladas de tração estática (bollard pull), equipados com sistema de combate a incêndio (FiFi 1) e projetados pela Robert Allan.

A empresa de apoio portuário destacou que o projeto faz parte da estratégia de renovação contínua da frota da companhia e reforça seu crescimento no mercado brasileiro, onde opera em 19 portos com mais de 65 embarcações.

"Estamos fortalecendo nossa operação nos mercados em que atuamos com ativos de última geração. O Brasil é um dos países mais importantes para a nossa companhia e, por isso, nosso foco é continuar crescendo e oferecendo o melhor serviço aos nossos clientes", afirmou a gerente da Saam no Brasil, Renata Ervilha.

"É uma satisfação gerar valor para a cadeia logística local trabalhando em parceria com a Belov. Este projeto contribuirá para impulsionar a economia de Salvador e reforça nosso compromisso com o desenvolvimento da indústria marítima na região", acrescentou a executiva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2026

ESTUDO DA ANTAQ MAPEIA RISCOS GLOBAIS PORTUÁRIOS E APONTA DESAFIOS PARA O BRASIL ATÉ 2035

Da Redação Portos e Logística 30/06/2026 - 19:36



Um novo estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre riscos globais portuários identifica ameaças estruturais, climáticas e de mercado que devem orientar o planejamento dos portos brasileiros até 2035, com foco em resiliência, investimentos e políticas públicas.

Segundo a Antaq, o levantamento integra a agenda de planejamento de longo prazo do setor portuário e dialoga com iniciativas como os estudos sobre descarbonização, vulnerabilidades climáticas e planos de desenvolvimento e zoneamento portuário conduzidos

em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos. A partir da análise de tendências internacionais, o relatório destaca que riscos operacionais, ambientais e de saturação de acessos podem se intensificar nas próximas décadas, exigindo ações coordenadas de governo, autoridades portuárias e operadores privados.

O estudo parte de diagnósticos anteriores sobre ameaças climáticas em 21 portos públicos brasileiros, que já haviam apontado vendavais, tempestades e aumento do nível do mar como fatores críticos para terminais como Santos, Rio Grande, Paranaguá, Aratu-Candeias e Recife. Nessa nova fase, a Antaq amplia o escopo, incorporando riscos globais ligados à cadeia logística, à transição energética e à competição internacional entre rotas e hubs portuários.

Entre os desafios destacados estão a necessidade de reforçar infraestrutura terrestre e aquaviária, reduzir gargalos de acesso e intensificar investimentos em tecnologia de monitoramento e gestão operacional. Estudos recentes para o Porto de Santos, por exemplo, já indicam saturação dos acessos e recomendam obras estruturantes até 2035 para acomodar o crescimento projetado da demanda e evitar perda de competitividade.

A Antaq também chama atenção para a agenda de descarbonização e para a pressão regulatória internacional, que deve impactar diretamente a operação dos portos brasileiros. O relatório sobre descarbonização no setor portuário aponta que medidas de eficiência energética, eletrificação de equipamentos e incentivo a combustíveis de menor intensidade de carbono tendem a se tornar requisitos para acesso a determinados mercados e linhas de financiamento.

Como encaminhamento, o estudo sugere que os diagnósticos de riscos globais portuários sejam incorporados aos planos estratégicos das autoridades portuárias e aos instrumentos de planejamento da infraestrutura, incluindo revisões periódicas de PDZs, programas de adaptação climática e projetos de expansão de acessos terrestres e aquaviários. A expectativa é que, até 2035, essas informações sirvam de base para priorização de investimentos e desenho de políticas públicas voltadas à resiliência, à segurança operacional e à competitividade dos portos brasileiros.

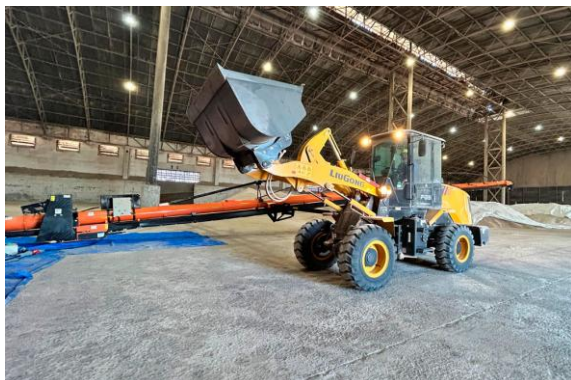
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2026

PORTO DE ILHÉUS FAZ PRIMEIRO EMBARQUE DE ÓXIDO DE MAGNÉSIO E AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS

Da Redação Portos e Logística 30/06/2026 - 19:32

O Porto de Ilhéus realizou nesta terça-feira (30/06) o primeiro embarque de óxido de magnésio de sua história, com 8,7 mil toneladas destinadas ao Porto de Nova Orleans, nos Estados Unidos, em operação coordenada pela Autoridade Portuária Federal (Codeba).



A operação marca um avanço na diversificação de cargas do terminal baiano, administrado pela Codeba, e reforça o potencial logístico do porto para novas rotas de exportação. Segundo a autoridade portuária, o movimento amplia a atratividade comercial de Ilhéus e abre espaço para ganho de participação no comércio exterior de produtos minerais.

Ao todo, estão sendo embarcadas 8.700 toneladas de óxido de magnésio, sendo 6.500 toneladas produzidas pela RH Magnesita e 2.200 toneladas da IBAR, com destino ao Porto de Nova Orleans. A carga é

transportada pelo navio Eva, que faz a ligação entre o litoral baiano e o Golfo do México.

De acordo com o presidente da Codeba, Antonio Gobbo, o embarque inaugura uma nova frente de negócios para o Porto de Ilhéus, com foco na exportação de cargas minerais. A expectativa institucional é de que a movimentação de óxido de magnésio se torne recorrente e contribua para consolidar o terminal como alternativa estratégica para esse tipo de fluxo.

A operação envolve os operadores portuários Intermarítima Portos e Logística, Irmãos Brito e FGS, responsáveis pela movimentação e pelo carregamento do produto, com ênfase em eficiência e segurança operacional em todas as etapas. Com a inclusão do óxido de magnésio em seu portfólio, a Codeba destaca que o porto reforça o papel da infraestrutura baiana no desenvolvimento regional e na oferta de opções logísticas ao setor mineral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2026

KARPOWERSHIP AMPLIARÁ FROTA COM 4 NOVAS TERMELÉTRICAS FLUTUANTES

Da Redação Indústria naval 30/06/2026 - 19:12



A Karpowership realizou o corte de aço de seus novos powerships, termelétricas flutuantes, da classe Sea Lion. A cerimônia, realizada no estaleiro HSG Sungdong, na Coreia do Sul, marcou o início da construção da primeira embarcação de uma série de quatro powerships de última geração. De acordo com a empresa turca de energia, a Sea Lion representa uma nova geração de powerships projetados para fornecer geração de eletricidade eficiente e flexível. A entrega das unidades está prevista para o primeiro semestre de 2028.

Cada embarcação terá uma capacidade instalada de 300 megawatts (MW) e será equipada com três turbinas a gás de alta eficiência operando em configuração de ciclo combinado, permitindo maior eficiência de combustível e menores emissões em comparação com as tecnologias convencionais de geração de energia.

A empresa afirma que, com 136 metros de comprimento e calado de 4,5 metros, o Sea Lion pode ser implantado rapidamente em uma ampla variedade de locais costeiros. As quatro embarcações estão programadas para entrega de forma contínua entre janeiro e maio de 2028.

Powerships são usinas termelétricas flutuantes equipadas com sistemas de geração de energia multicomcombustível. Por meio de subestações integradas a bordo, eles podem se conectar diretamente às redes nacionais. Com seu design 'plug-and-play', essas unidades podem começar a gerar eletricidade em menos de 30 dias em que a infraestrutura necessária estiver disponível.

Atualmente, a frota da Karpowership inclui as classes Khan, Orca, Shark, Mermaid, Seal e Whale, com capacidades que variam de 30 MW a 600 MW. A Sea Lion é a classe mais recente a se juntar à frota.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 109/2026
Página 87 de 87
Data: 01/07/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A empresa fornece mais de 8.000 MW de capacidade por meio de 45 Powerships, apoiados por ativos terrestres e renováveis. A Karpowership também gerencia a cadeia de valor do GNL com 11 embarcações de GNL, cobrindo aquisição, armazenamento, regaseificação e transferência offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 01/07/2026