

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 061/2026  
Data: 10/04/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>5</b>
INTERMODAL EM SÃO PAULO ABORDA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO E ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA .....	5
PROJETO MULHERES A BORDO 2026 SERÁ APRESENTADO EM SÃO PAULO .....	6
SANTOS OFERECE CURSO DE VISTORIA DE CONTÊINERES PARA MULHERES .....	8
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>8</b>
WORKSHOP DA ANTAQ APRESENTA SISPAT AOS PORTOS REGULADOS.....	8
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>10</b>
PORTO DE SANTOS DÁ PRIORIDADES A NAVIO COM COMBUSTÍVEL PARA EVITAR DESABASTECIMENTO .....	10
CABOTAGEM MOVIMENTA 1,82 MILHÃO DE TONELADAS NO NORDESTE BRASILEIRO EM JANEIRO .....	11
MINISTRO TOMÉ FRANCA REALIZA VISITA INSTITUCIONAL À CNT E APRESENTA AGENDA DO MPOR PARA 2026 .....	12
NOVOS VOOS ENTRE BRASIL E CABO VERDE COMEÇAM EM MAIO PARTINDO DE RECIFE .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>14</b>
NA PARAÍBA, MINISTRO GEORGE SANTORO LIBERA VIADUTO PARA MODERNIZAÇÃO DA BR-230.....	14
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA 22 QUILOMETROS DE OBRAS NA SERRA DA ROCINHA, DA BR-285, EM TIMBÉ DO SUL (SC) .....	15
BR-101: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVO TRECHO DUPLICADO E AUTORIZA MAIS DE R\$ 530 MILHÕES EM INVESTIMENTOS PARA SERGIPE .....	16
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>17</b>
BRADO E ALCOA VIABILIZAM OPERAÇÃO LOGÍSTICA QUE LEVA ALUMÍNIO DO MA PARA SP PELA FERROVIA .....	17
COSTA CRUZEIROS APRESENTA SUA OFERTA PARA O INVERNO EUROPEU 2026/2027 .....	19
BH AIRPORT REFORÇA PROTAGONISMO LOGÍSTICO E POSICIONA MINAS GERAIS NO CENTRO DAS ROTAS GLOBAIS DE CARGAS20	
GERDAU APRESENTA SOLUÇÃO DE AÇO COM BAIXA EMISSÃO DE CARBONO PARA APOIAR CLIENTES EM SUAS ESTRATÉGIAS DE DESCARBONIZAÇÃO.....	22
PORTO DE SANTOS DÁ PRIORIDADES A NAVIO COM COMBUSTÍVEL PARA EVITAR DESABASTECIMENTO .....	23
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>24</b>
EDITORIAL – A CORRIDA PELAS TERRAS RARAS: O DESAFIO DA BAHIA .....	24
OPINIÃO – ARTIGOS - NÃO É O CONFLITO QUE MOVE O PETRÓLEO .....	25
BRASIL EXPORT - FALTA DE FERROVIAS E MAU ESTADO DAS RODOVIAS SÃO DESTAQUES NA ABERTURA DO BAHIA EXPORT .....	27
BRASIL EXPORT - JULIÃO DEFENDE ARTICULAÇÃO E MUDANÇA DE POSTURA NA INFRAESTRUTURA .....	29
BRASIL EXPORT - BAHIA ENFRENTA SITUAÇÃO CRÍTICA SEM MALHA FERROVIÁRIA .....	30
BRASIL EXPORT - BAHIA DESPONTA COMO NOVA FRONTEIRA MINERAL, MAS LOGÍSTICA É DESAFIO .....	31
BRASIL EXPORT - BRASIL PRECISA AVANÇAR EM TECNOLOGIA PARA EXPLORAR TERRAS RARAS .....	32
BRASIL EXPORT - GOVERNO APOSTA NO PODER DAS COMPRAS PÚBLICAS PARA REAQUECER INDÚSTRIA .....	33
BRASIL EXPORT - BANCO DO NORDESTE COMBINA CRÉDITO E CÂMBIO PARA AMPLIAR COMPETITIVIDADE .....	33
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026 .....	35
TRANSPORTES – RODOVIAS - SERGIPE AMPLIA DUPLICAÇÃO DA BR-101 E DESTRAVA R\$ 530 MILHÕES EM NOVOS PROJETOS .....	35
TRANSPORTES - PORTOS – AEROPORTOS - APS AUTORIZA ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA DE NAVIO COM GASOLINA EM SANTOS .....	37
TRANSPORTES - PORTOS – AEROPORTOS - RECIFE PASSA A TER VOOS DIRETOS PARA CABO VERDE A PARTIR DE MAIO ....	38
PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO TENTA ‘RECUPERAR’ IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO .....	38
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DEVOLVERÁ DIFERENÇA DE PREÇO DE LEILÃO DE GÁS.....	39
PETRÓLEO E GÁS - ENTIDADES PEDEM RIGOR EM AUMENTO DE BIODIESEL NO DIESEL.....	39
POLÍTICA - SABATINA DE JORGE MESSIAS SERÁ DIA 29 .....	40
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	41
POLÍTICA - VETO AO PL DA DOSIMETRIA SERÁ VOTADO ‘O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL’ .....	41
POLÍTICA - MENDONÇA NEGA ACESSO DE CPI A DADOS SOBRE A MORTE DE ‘SICÁRIO’ .....	43
POLÍTICA - LULA SANCIONA LEI QUE AMPLIA PENA PARA VIOLÊNCIA CONTRA MULHER .....	43
POLÍTICA - DEPUTADA ROSANA VALLE AMEAÇA USAR LEI MARIA DA PENHA CONTRA ERIKA HILTON.....	44
POLÍTICA - ZEMA DESCARTA SER VICE DE FLÁVIO BOLSONARO .....	45
POLÍTICA - MARINA SILVA ADMITE DIVERGÊNCIAS NO REDE E REAGE A CRÍTICAS .....	46



OPINIÃO – ARTIGOS - A MATEMÁTICA DA PROMOÇÃO: POR QUE ALGUMAS PESSOAS CRESCEM RÁPIDO E OUTRAS FICAM ANOS NO MESMO LUGAR (MESMO SENDO BOAS) .....	46
FINANÇAS - GOVERNO QUER LIBERAR R\$ 7 BILHÕES DO FGTS .....	48
FINANÇAS - POUPANÇA TEM RETIRADA LÍQUIDA DE R\$ 11,1 BILHÕES EM MARÇO .....	49
FINANÇAS - IBOVESPA VAI PELA 1ª VEZ AOS 195 MIL PONTOS .....	49
FINANÇAS - DÓLAR CAI A R\$ 5,06, AO MENOR NÍVEL EM 2 ANOS .....	50
JUSTIÇA - JULGAMENTO SOBRE ELEIÇÕES NO RIO É INTERROMPIDO .....	51
JUSTIÇA - TRIBUNAL ABSOLVE SOBRINHO DE MARCOLA .....	53
JUSTIÇA - NUNES MARQUES SERÁ O NOVO PRESIDENTE DO TSE .....	54
INTERNACIONAL - IRÃ NÃO BUSCA GUERRA, DIZ LÍDER SUPREMO .....	54
INTERNACIONAL - HEZBOLLAH VOLTA A ATACAR ISRAEL APÓS VIOLAÇÃO DO CESSAR-FOGO NO LÍBANO .....	55
INTERNACIONAL - BRASIL ASSUME PRESIDÊNCIA DA ZOPACAS .....	56

### **JORNAL O GLOBO – RJ..... 58**

DRONE MILITAR AMERICANO DE R\$ 1 BILHÃO DESAPARECE APÓS EMERGÊNCIA SOBRE ESTREITO DE ORMUZ; ENTENDA .....	58
UE E EUA NEGOCIAM ACORDO DE MINERAIS CRÍTICOS PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DA CHINA .....	59
A NOVA PESQUISA QUAEST PARA A PRESIDÊNCIA .....	60
BRASIL PARTICIPARÁ COMO CONVIDADO DE REUNIÃO DO G7 SOBRE MINERAIS CRÍTICOS .....	61
CREDORES DA RAÍZEN FARÃO CONTRAPROPOSTA AOS ACIONISTAS SOBRE REESTRUTURAÇÃO DA DÍVIDA DE R\$ 65 BILHÕES .....	62
VIBRA ADERE A PROGRAMA DE SUBVENÇÃO AO DIESEL DO GOVERNO .....	63
SOB PRESSÃO DOS EUA, VENEZUELA APROVA LEI QUE LIBERA MINERAÇÃO NO PAÍS PARA INVESTIDORES PRIVADOS .....	64

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 64**

INFLAÇÃO EM MARÇO ACELERA A 0,88% COM AUMENTO DOS PREÇOS DE TRANSPORTE E ALIMENTAÇÃO .....	64
POR QUE O GOVERNO TRUMP VOLTOU A MIRAR O PIX E QUAIS MEDIDAS OS EUA PODEM ADOTAR CONTRA O BRASIL? .....	66
SÓCIOS DA RAÍZEN RESISTEM A APORTE MAIOR E PEDEM NOVA PROPOSTA AOS BANCOS .....	68
CASO MASTER: LIQUIDANTE PEDE INFORMAÇÕES SOBRE NOVAS MANSÕES, AVIÕES E OBRAS DE ARTE NOS EUA .....	69
IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO: TRIBUNAL REJEITA RECURSO DO GOVERNO E MANTÉM SUSPENSÃO PEDIDA POR PETROLEIRAS....	71
CARGA TRIBUTÁRIA BRUTA DO GOVERNO ATINGE RECORDE DE 32,4% DO PIB EM 2025 .....	72

### **VALOR ECONÔMICO (SP)..... 73**

DURIGAN ANUNCIA ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE BRASIL E EUA PARA COMBATE AO CRIME ORGANIZADO.....	73
MESMO APÓS REVÉS, GOVERNO ESPERA REVERTER DECISÃO SOBRE IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO .....	74
EMBRAER NOMEIA FELIPE SANTANA COMO SEU NOVO DIRETOR FINANCEIRO E DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES .....	75
RIO BOAT SHOW ABRE TEMPORADA COM MAIS DE 100 BARCOS À VENDA E GRANDES ESTREIAS NO BRASIL .....	76
EUA DEVEM ESTENDER ISENÇÃO AO PETRÓLEO RUSSO PARA AMENIZAR CHOQUE DA GUERRA.....	77
AEROPORTO DE BRASÍLIA DEVE IR A LEILÃO NA PRIMEIRA QUINZENA DE DEZEMBRO, DIZ MINISTRO.....	78
PAÍSES ASIÁTICOS PRESSIONAM EUA POR EXTENSÃO DE ISENÇÃO AO PETRÓLEO RUSSO .....	80
EXPORTAÇÕES AOS EUA ATINGEM MENOR PARTICIPAÇÃO HISTÓRICA NO 1º TRIMESTRE EM QUASE 30 ANOS, DIZ AMCHAM .	81
CONCEDER PARA CRESCER: LEILÕES DE INFRAESTRUTURA GANHAM ESCALA EM 2026.....	82
EM BUSCA DO EQUILÍBRIO: FRETE INSTÁVEL VOLTA A SUBIR E PRESSIONA EMPRESAS .....	85
INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA E GARGALOS OPERACIONAIS AFETAM CUSTO LOGÍSTICO NO BRASIL .....	87
DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO: INTEGRAÇÃO REGIONAL AVANÇA COM INCERTEZAS .....	89
PONTE ENTRE BRASIL E PARAGUAI DEPENDE DE OBRAS NO PAÍS VIZINHO .....	91
FERROVIAS: RENOVAÇÃO EM CURSO PASSA POR LEILÕES BILIONÁRIOS E ENTRAVES REGULATÓRIOS .....	92
CABOTAGEM: DESEMPENHO ACELERADO REFLETE AVANÇO DO FEEDER E DAS CARGAS DOMÉSTICAS .....	95
PORTOS: CUSTO DA ESPERA CRESCE COM GARGALOS E INDEFINIÇÕES.....	96
PROJETOS DE HIDROVIAS NA REGIÃO NORTE ENFRENTAM TEMPO DE INCERTEZAS.....	98
AEROPORTOS DO NORDESTE VOAM ALTO E LIDERAM CRESCIMENTO NO PAÍS .....	100
ÊSCASSEZ DE ARMAZENAGEM PRESSIONA LOGÍSTICA E PREÇOS DO AGRO.....	102
PROJETOS DE CONSTRUÇÃO: CONTRATOS PRIVADOS DE DRAGAGEM .....	105

### **PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 106**

NAVEGAÇÃO INTERIOR E TERMINAIS NA REGIÃO NORTE TÊM ÓTIMO 2025 E ABREM NOVAS PERSPECTIVAS PARA A INDÚSTRIA NAVAL.....	106
DEMANDA POR SISTEMAS DE PROPULSÃO É BENEFICIADA PELA RETOMADA DE ENCOMENDAS DA INDÚSTRIA NAVAL E INOVAÇÃO .....	114
FORNECEDORES DE MOTORES DESTACAM AQUECIMENTO EM DIFERENTES SEGMENTOS E CONCORRÊNCIA ACIRRADA .....	120
TINTAS QUE MELHORAM DESEMPENHO DE EMBARCAÇÕES, REDUZEM EMISSÕES E DANOS AO MEIO AMBIENTE AQUAVIÁRIO SÃO APOSTAS.....	126
TERMINAIS INVESTEM EM PARQUE DE EQUIPAMENTOS PARA ATENDER ALTA DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA COM PRODUTIVIDADE .....	132
EMPRESAS ESPECIALIZADAS EM SERVIÇOS DE BATIMETRIA E CARTAS NÁUTICAS REGISTRAM AUMENTO DE PROCURA POR DADOS HIDROGRÁFICO.....	139



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 061/2026  
Página 4 de 148  
Data: 10/04/2026  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[mercoco@mercoshipping.com.br](mailto:mercoco@mercoshipping.com.br)

PRODUTOS E SERVIÇOS 752.....	142
EDITORIAL 752.....	144
ANTAQ E ANPD FIRMAM COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR AQUAVIÁRIO .....	145
RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO CRESCERAM 3,84% NO BRASIL EM 2025 .....	145
CHEGADA DA P-33 EM RIO GRANDE ESTÁ PREVISTA PARA MAIO .....	146
COM PROCESSAMENTO DO AÇO, ECOVIX INICIA CONSTRUÇÃO DOS HANDY DA TRANSPETRO.....	147
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>148</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOS SHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	148

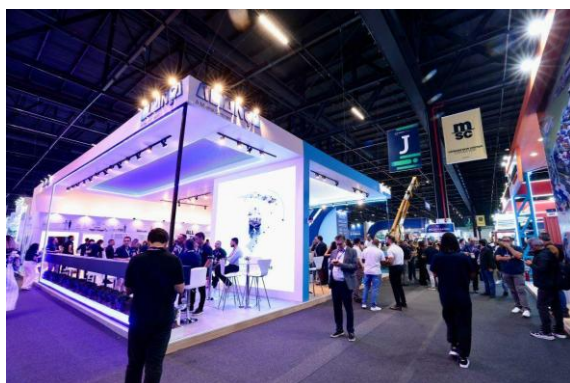


## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### INTERMODAL EM SÃO PAULO ABORDA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO E ACORDO ENTRE MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA

A relevância do encontro se intensifica diante dos desdobramentos recentes do conflito no Oriente Médio, que elevou os riscos no Estreito de Ormuz

**Por Bárbara Farias 10 de abril de 2026**



***A Intermodal é o maior evento das Américas para o setor de transporte de carga, tecnologia, logística, intralogística e comércio exterior (Vanessa Rodrigues/AT)***

Em meio à crescente pressão sobre as cadeias globais de suprimentos, a Intermodal South America chega à 30ª edição, que acontece entre terça e quinta-feiras, em São Paulo. A relevância do encontro se intensifica diante dos desdobramentos recentes do conflito no Oriente Médio, que elevou os riscos no Estreito de Ormuz, responsável pelo escoamento de cerca de 20% do petróleo mundial,

e impulsionou uma nova escalada nos preços dos combustíveis. No Brasil, o diesel já registra aumentos expressivos, com reflexos diretos sobre a tabela de fretes rodoviários.

Outro fator que eleva as expectativas para o setor é o acordo entre Mercosul e União Europeia (UE), assinado após décadas de negociações. O tratado prevê a eliminação de tarifas em mais de 90% do comércio bilateral, com entrada em vigor provisória estimada para 1º de maio. A medida tende a impulsionar as exportações brasileiras, especialmente nos segmentos agrícola e industrial, ao promover a redução gradual de taxas, estimular investimentos e ampliar a cooperação comercial entre os blocos.

É nesse cenário de instabilidades globais e mudanças nas alianças internacionais que a Intermodal 2026 reúne CEOs, executivos de primeira linha e especialistas para promover uma visão integrada da cadeia no Brasil e no mundo, e as principais marcas que atuam nos modais aéreo, rodoviário, ferroviário e marítimo.



***Todos os anos o evento reúne dezenas de autoridades e centenas de integrantes de empresas do setor (Vanessa Rodrigues/AT)***

Entre os destaques da programação do 4º Interlog Summit estão palestrantes que trazem ao debate perspectivas complementares sobre o futuro da logística e da economia global. Um dos destaques é o Marcos Troyjo, ex-presidente do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB) e um dos protagonistas nas negociações que culminaram no acordo Mercosul-União Europeia.

Em sua apresentação, “Geopolítica em Transformação: Redesenhando a Economia Global e as Cadeias de Suprimentos”, Troyjo deve analisar como a crescente fragmentação internacional exige do Brasil maior diversificação de parceiros comerciais e uma inserção mais estratégica nas cadeias globais.

A lista de palestrantes também traz outras visões inspiradoras e complementares. O ex-nadador olímpico Thiago Pereira conecta disciplina, alta performance e resiliência do esporte ao ambiente corporativo, enquanto Ricardo Cappra, cientista de dados, filósofo da tecnologia e fundador do Cappra Institute, aborda como dados, inteligência artificial e comportamento humano podem impulsionar uma cultura analítica nas organizações.

Já Milton Pimenta, managing director Latam da Ceva Logistics, e Eduardo Camargo, CEO da Motiva Rodovias e vice-presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), contribuem com a visão prática de quem está à frente das operações logísticas e da infraestrutura no País.

### Como participar

A Intermodal será realizada no Distrito Anhembi, em São Paulo. Mais informações e a compra de ingressos para visitantes e congressistas estão disponíveis no site do evento.



**Especialistas e nomes de destaque de diferentes áreas estarão no local (Vanessa Rodrigues/AT)**

### O evento

A Intermodal South America 2026 será realizada entre as próximas terça e quinta-feiras, das 13 às 21 horas, no Distrito Anhembi, na Avenida Olavo Fontoura, 1.209, no Bairro Santana, em São Paulo. A feira será realizada em uma área de 55 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>), contando com 500 marcas nacionais e internacionais, 100 palestrantes, 500 congressistas. O público esperado é estimado em 45 mil visitantes de 90

países durante os três dias de evento. Em paralelo à feira, ocorrerá o 4o Interlog Summit que abrange o Congresso Intermodal e a Conferência Nacional de Logística, realizada pela Associação Brasileira de Logística (Abralog).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/04/2026

## PROJETO MULHERES A BORDO 2026 SERÁ APRESENTADO EM SÃO PAULO

Iniciativa do Grupo Tribuna estará na maior feira de comércio exterior e logística na próxima quarta-feira

Por Bárbara Farias 10 de abril de 2026



**No ano passado, Mulheres a Bordo reuniu lideranças do setor em um encontro cheio de ideias e perspectivas femininas para os portos ( Foto: Alexander Ferraz/AT )**

A agenda de 2026 do projeto Mulheres a Bordo, do Grupo Tribuna, será lançada oficialmente durante o Intermodal Women Network, da 30ª Intermodal South America 2026, na próxima quarta-feira (15), das 12 às 14 horas, no Distrito Anhembi, na Capital paulista. É a primeira vez que a maior feira internacional de comércio exterior e logística dedica um evento exclusivo para

mulheres. São esperadas cerca de 100 lideranças femininas na Arena Intermodal, onde o encontro será promovido.



O Grupo Tribuna é um dos apoiadores parceiros do Intermodal Women Network em conjunto com a Autoridade Portuária da Geórgia (Georgia Ports, nos Estados Unidos) e com o grupo de executivas Mulheres que Movem o Supply Chain (veja a programação completa do evento em destaque).

A presidente do Comitê do Mulheres a Bordo e ex-diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, afirma que o evento é “um momento de fortalecer ainda mais a presença qualificada das mulheres em um ambiente que discute a logística e o transporte multimodal de cargas de maneira tão inovadora”.

Segundo ela, “em se tratando do evento de logística mais visitado da América do Sul, participar do Intermodal Women Network é alinhar uma discussão de negócios com um debate sobre o protagonismo de mulheres que fazem parte dos diversos segmentos de transportes do Brasil”.

O diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, explica que a Intermodal Women Network visa dar visibilidade às mulheres que atuam nas áreas portuária, de transporte e logística, o que vai ao encontro da proposta do Mulheres a Bordo. O interesse comum resultou na parceria.

“Procuramos o pessoal da Intermodal para solicitar um espaço no evento e fomos convidados a integrar o nosso projeto ao deles”, comemora o executivo. “A intenção é fortalecer esse espaço e, no ano que vem, ampliar isso dentro da programação oficial”, destaca.

Segundo Amono, Flávia Takafashi fará a apresentação institucional do projeto e mediará o painel de debate. “Vamos apresentar os motivos que levaram o Grupo Tribuna a promover o Mulheres a Bordo, bem como o seu propósito e formato. Ao longo do ano, teremos encontros presenciais, uma missão internacional ao Panamá e reportagens quinzenais destacando profissionais do setor portuário”, afirma o diretor.

“A Arena Intermodal é um espaço aberto, montado no centro da feira, com capacidade para cerca de 100 pessoas. Para viabilizar o encontro, a organização antecipará a abertura do evento exclusivamente para receber o grupo de participantes”, comenta o executivo.

De acordo com o diretor, a expectativa é que a edição de 2027 da Intermodal conte com uma agenda mais robusta dedicada ao protagonismo feminino. “É muito provável que no ano que vem tenha pelo menos um período inteiro da programação focado nas mulheres”, disse.

Quanto ao conteúdo do painel, Demetrio diz que a ideia é não ficar restrito ao Porto, mas ampliar para a logística como um todo, abrindo o leque das discussões.

### **Agenda**

O 1º Encontro Mulheres a Bordo será realizado em 5 de maio, no auditório do Grupo Tribuna, em Santos. Já o 2º encontro está previsto para 1º de outubro, ainda com sede a definir – Brasília é um dos locais analisados. A Missão Internacional ao Panamá deverá ocorrer entre os dias 18 e 21 de agosto. O Panamá, conhecido por seu canal que conecta os oceanos Atlântico e Pacífico, é um hub logístico estratégico para o comércio marítimo.

### **Programação**

#### **12h às 12h45**

Welcome coffee & Rodas de conversa temáticas

Momento de networking e trocas de experiências nas rodas de conversa: “Energias, intuição e coração na tomada de decisões”

Liderança: Mulheres à Frente do Supply Chain

“Mulheres que Empreendem na Cadeia de Suprimentos”

Respira, Ajusta e Vai: A Vida, Trabalho e Propósito

“Inovação e Sustentabilidade com o olhar feminino”

#### **12h45 às 13h**

Lançamentos

Podcast Mulheres que movem o Supply Chain e Mulheres a Bordo – Grupo Tribuna

**13h às 13h45**

Painel & Bate-papo

Temas e painelistas a definir

**13h45** Encerramento

**Fonte:** Intermodal South America 2026

**Fonte:** A Tribuna Digital - SP

**Data:** 10/04/2026

## SANTOS OFERECE CURSO DE VISTORIA DE CONTÊINERES PARA MULHERES

O curso será realizado entre os dias 28 e 30 de abril, com as aulas ocorrendo nos dias 28 e 29 na Casa da Mulher

**Por [Atribuna.com.br](http://Atribuna.com.br) 10 de abril de 2026**



**Imagem ilustrativa gerada por IA ( Foto: Freepik )**

Mulheres interessadas em se qualificar para atuar no setor portuário podem se inscrever em um curso gratuito de vistoria de contêiner em Santos. São 20 vagas oferecidas para a formação técnica no segmento.

As inscrições podem ser realizadas até o próximo dia, por meio de formulário que deve ser preenchido presencialmente na Casa da Mulher (Avenida Rangel Pestana, 150, na Vila Mathias). O equipamento funciona de segunda a sexta-feira, das 9 às 18 horas. Para

participar, é necessário ter mais de 18 anos e Ensino Médio completo.

As vagas são disponibilizadas por meio do programa Emprega Mulher, iniciativa realizada em parceria entre as secretarias municipais da Mulher, Cidadania, Diversidade e Direitos Humanos e de Assuntos Portuários e Emprego e a empresa DP World.

O curso será realizado entre os dias 28 e 30 de abril, com as aulas ocorrendo nos dias 28 e 29 na Casa da Mulher.

No dia 30, está programada uma visita técnica ao terminal da DP World. Além da capacitação técnica, as participantes terão uma imersão no ambiente portuário, conhecendo as rotinas e demandas do setor.

**Fonte:** A Tribuna Digital - SP

**Data:** 10/04/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### WORKSHOP DA ANTAQ APRESENTA SISPAT AOS PORTOS REGULADOS

Ao todo, evento reuniu mais de 300 pessoas, com diálogo aberto e participação ativa dos interessados. Manual do novo sistema já foi disponibilizado pela Agência



Brasília, 08/04/2026 - Na tarde dessa quarta-feira (08), a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio da Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) e da Gerência de Planejamento e Inteligência da Fiscalização (GPF), recebeu, em Brasília (DF), representantes dos portos regulados a fim de apresentar o Sistema de Controle Patrimonial dos Portos Organizados (SisPAT). A partir de agora, os terminais fiscalizados pela Agência terão autonomia no

cadastro daqueles bens pertencentes à União.

A reunião contou com a presença de 70 pessoas no anfiteatro do Tribunal de Contas da União (TCU) e mais de 230 pessoas acompanhando de modo on-line. “O SisPAT confere informações mais fidedignas por parte do regulado, trazendo mais transparência nas informações passadas. Além disso, esse sistema diminui o custo regulatório e pode ser atualizado a qualquer momento”, contou Alexandre Florambel, Superintendente de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais.

### SisPAT

O SisPAT permite a inserção das informações de inventário por meio de interface estruturada, com campos padronizados e validações automáticas. O sistema possibilita o envio dos registros patrimoniais a partir dos sistemas próprios dos regulados, reduzindo o retrabalho, minimizando erros de digitação e viabilizando uma forma mais moderna, racional e eficiente de upload dos dados. “Ficou mais fácil fiscalizar os regulados e conferir as informações prestadas. Além disso, o SisPAT possibilita a elaboração de dados estatísticos”, ressaltou Florambel.

Essa integração apresenta vantagens significativas em comparação ao cadastramento manual, sobretudo considerando o volume de dados patrimoniais sob controle das autoridades portuárias e arrendatários de portos organizados. “Serão registrados bens com receita tarifária e que são de interesse da União, além daqueles que são reversíveis. O SisPAT permite que se apresente um inventário enxuto”, disse Flávia Pontilhão, Gerente de Coordenação das Unidades Regionais, ao destacar as vantagens do sistema.

A iniciativa reduz o custo regulatório, pois não há necessidade de alocação periódica de recursos humanos para alimentação do sistema da ANTAQ. Além disso, “entre os objetivos do sistema, destacam-se a padronização da maneira de envio de informações e a garantia do cumprimento das normas legais, trazendo transparência à gestão”, disse Fábio Fonseca, Gerente de Recursos e Apoio Técnico da ANTAQ.

Para obter acesso total ao sistema, a empresa precisa enviar uma solicitação formal via e-mail para a equipe de administração do SisPAT: [inventario@antag.gov.br](mailto:inventario@antag.gov.br). Somente após esse primeiro contato é que será possível vincular o regulado ao sistema. “Para chegarmos nesse formato, tudo foi muito bem planejado. Ouvimos apontamentos e sugestões. Alcançamos esse resultado graças ao estudo direcionado da ANTAQ”, contou Pedro Soares, Gerente de Planejamento e Inteligência da Fiscalização.

Será respeitado o período de adaptação dos envolvidos, com prazo final para atualização do sistema no dia 31 de julho deste ano - data a ser confirmada pela ANTAQ oportunamente.

### **Confira o Manual.**

[https://antag.github.io/sispat/sispat\\_apresentacao\\_manual/index.html](https://antag.github.io/sispat/sispat_apresentacao_manual/index.html)

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br  
Data: 09/04/2026

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

### GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

## PORTO DE SANTOS DÁ PRIORIDADES A NAVIO COM COMBUSTÍVEL PARA EVITAR DESABASTECIMENTO

Decisão considerou o risco de desabastecimento como efeito da guerra no Oriente Médio e obstrução do estreito de Ormuz



**Atualmente, todas as vagas destinadas a navios de combustível estão funcionando e o fluxo do Terminal ocorre normalmente, afirma a APS - Foto: Vosmar Rosa**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) autorizou a atracação prioritária do MH Buiki, navio de bandeira panamenha, carregado com quase 18 mil toneladas de gasolina tipo A no terminal. A quantidade equivale a 600 caminhões-tanque. A embarcação saiu de Madre de Deus, na

Bahia, e chegou ao Terminal no dia 30 de março.

As prioridades de atracação ocorrem por norma específica, quando há emergências como tripulantes acidentados e avarias que exijam reparos imediatos, ou discricionariedade, quando o agente público pode escolher a alternativa mais conveniente ao interesse da sociedade. Decisão similar ocorreu quando o Porto de Santos recebeu navios com doações para o Rio Grande do Sul nas enchentes de 2024.

O Terminal recebe embarcações com combustível todos os dias, porém, em condições normais elas obedecem à uma ordem. No caso da autorização ao MH Buiki, a Diretoria de Operações da Autoridade Portuária baseou-se em parecer da Agência Nacional de Petróleo sobre risco de desabastecimento não só de gasolina, como de outros insumos, como efeito da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã, que tem provocado instabilidade na distribuição mundial de combustíveis devido à obstrução do estreito de Ormuz para navios de alguns países.

“É função do Porto de Santos, como porto público, avaliar as necessidades do país e permitir, após análise rigorosa, que algumas embarcações possam ter prioridade, em condições específicas”, destacou o presidente da APS, Anderson Pomini.

A Autoridade Portuária de Santos também negou um pedido de outra empresa de prioridade de atracação, porque seis navios, também de combustíveis, já estavam na sua frente na fila. As atracações ocorrem em áreas denominadas berços, que são como vagas de estacionamento. Segundo a APS, no momento todas as vagas destinadas a navios de combustível estão funcionando e o fluxo do Terminal ocorre normalmente, mas novas prioridades podem ocorrer caso novas embarcações estejam aguardando.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 09/04/2026**

## CABOTAGEM MOVIMENTA 1,82 MILHÃO DE TONELADAS NO NORDESTE BRASILEIRO EM JANEIRO

Transporte aquaviário garante escoamento da produção regional, abastecimento de insumos industriais e logística eficiente para contêineres e granéis líquidos



***O desempenho da cabotagem na região reflete o avanço de políticas públicas -Foto: Divulgação/MPor***

A cabotagem no Nordeste movimentou 1,82 milhão de toneladas em janeiro, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos. A movimentação foi liderada pelo estado do Maranhão (1,24 milhão de toneladas), seguido pela Bahia (1,14 milhão), Pernambuco (1,07 milhão) e Ceará (892 mil toneladas).

Entre os produtos mais transportados estão petróleo bruto (950 mil toneladas), bauxita (875 mil toneladas), derivados de petróleo sem óleo bruto (867 mil toneladas) e contêineres (613 mil toneladas), essenciais para o fornecimento de energia, sustentar a indústria regional e garantir o abastecimento de bens estratégicos à população do Nordeste.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o avanço da cabotagem na região demonstra como a navegação marítima contribui para o desenvolvimento econômico. “O avanço da navegação marítima no Nordeste fortalece a indústria local, gera emprego e renda, reduz custos logísticos e garante mais segurança no abastecimento. Além disso, amplia a integração entre os estados e conecta a produção regional a mercados estratégicos no Brasil e no exterior”, afirmou.

Ao concentrar grandes volumes no transporte marítimo, a cabotagem também ajuda a equilibrar a matriz de transportes, reduzindo a dependência das rodovias e ampliando a segurança no fluxo de mercadorias estratégicas para a população e o setor produtivo.

### **Políticas públicas e fortalecimento do setor**

O desempenho da cabotagem na região reflete o avanço de políticas públicas, com destaque para o Programa BR do Mar, do Ministério de Portos e Aeroportos, que reorganizou o setor, trouxe mais clareza nas regras e ampliou a segurança para investidores e operadores da navegação entre portos brasileiros.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, “com regulação clara, planejamento estratégico e incentivos consistentes, o governo cria segurança jurídica, fortalece a integração entre os estados e amplia a eficiência da navegação aquaviária, tornando-a um instrumento confiável de política pública para o abastecimento, a logística e a gestão de recursos estratégicos do país”.

Com a expansão das rotas e o aumento da movimentação entre portos, a cabotagem se consolida como alternativa estratégica para fortalecer a integração logística do Nordeste e do Brasil. A expectativa do Governo Federal é de que, com a continuidade das políticas públicas e o

amadurecimento do setor, a navegação marítima amplie ainda mais sua participação na matriz de transporte, contribuindo para uma logística mais eficiente, sustentável e conectada entre regiões.

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

Data: 09/04/2026

## MINISTRO TOMÉ FRANCA REALIZA VISITA INSTITUCIONAL À CNT E APRESENTA AGENDA DO MPOR PARA 2026

Encontro marca início da gestão com diálogo com setor de transportes e alinhamento de pautas estratégicas



**Visita alinhou ações conjuntas voltadas ao fortalecimento do setor - Foto: Vosmar Rosa/MPor**

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, realizou nesta quarta-feira (9) uma visita institucional à Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Brasília. O encontro ocorre no início da nova gestão e integra a agenda de articulação com entidades representativas do setor logístico nacional.

Durante a reunião, o ministro apresentou a agenda de projetos do Ministério de Portos e Aeroportos para 2026, com iniciativas voltadas aos setores portuário, aeroportuário e hidroviário. A visita também contou com a participação de representantes dos diferentes modais sob a gestão do ministério.

A CNT, por sua vez, apresentou suas prioridades para o ano, com foco em temas como eficiência logística, redução de custos operacionais e modernização da infraestrutura de transporte, pontos que dialogam com as ações conduzidas pelo MPor.

Na reunião, Tomé Franca destacou a importância do diálogo com o setor para o avanço das políticas públicas. “Esse encontro reforça nosso compromisso com a construção conjunta de soluções para o desenvolvimento da infraestrutura e da logística no país. O diálogo com entidades como a CNT é fundamental para alinhar prioridades, ampliar investimentos e garantir mais eficiência aos diferentes modais de transporte”, afirmou.

***O diálogo com entidades como a CNT é fundamental para alinhar prioridades, ampliar investimentos e garantir mais eficiência aos diferentes modais de transporte”***

*Tomé Franca*

### Parceria institucional

A CNT mantém relação ativa com o Ministério de Portos e Aeroportos e participa de iniciativas conjuntas voltadas ao fortalecimento do setor. Entre elas, está o acordo de cooperação firmado em 2025, que prevê ações nas áreas de qualificação profissional, segurança, saúde e qualidade de vida de trabalhadores do setor, além da realização de eventos e estudos voltados à governança da navegação interior.

A entidade também tem atuado em agendas como a digitalização dos portos, por meio do programa Porto Sem Papel, e em iniciativas de inovação e sustentabilidade no setor de transportes.

### Escoamento da produção agropecuária

O ministro Tomé Franca também esteve na sede da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), na manhã desta quarta-feira (8), onde foi recebido pelo presidente da instituição, João Martins. Na ocasião, discutiram os principais entraves ao escoamento da produção agropecuária e a necessidade de ampliar a malha hidroviária como estratégia para reduzir custos logísticos, bem como elevar a competitividade do agro brasileiro.

Ao colocar a estrutura ministerial à disposição da CNA, Tomé Franca destacou a importância de parcerias estratégicas entre as duas instituições para viabilizar avanços no escoamento da produção por meio de portos, aeroportos e hidrovias. Em contrapartida, João Martins ressaltou que a Confederação conta com uma área técnica dedicada à logística e infraestrutura, capaz de contribuir com pesquisas e estudos voltados à expansão das hidrovias no país.

### Hidrovias

Na Confederação Nacional da Indústria (CNI), onde esteve na última terça-feira (7), o ministro Tomé Franca apresentou um balanço das concessões de portos e aeroportos nos últimos anos, com destaque para o leilão do Aeroporto Internacional Tom Jobim (RioGaleão). O terminal foi arrematado por R\$ 2,9 bilhões pela concessionária Aena no fim de março.

A infraestrutura hidroviária também esteve no centro das discussões entre o ministro e o presidente da CNI, Ricardo Alvarez Alban. “Essa é uma pauta extremamente relevante para nossa instituição”, afirmou Alban, ao destacar benefícios como maior segurança à navegação, ampliação das operações de dragagem e expansão da conectividade no interior do país.

Franca e Alban trataram ainda das Caravanas da Inovação Portuária, iniciativa itinerante do Ministério em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com apoio da CNI. Além de servir como espaço de troca de experiências, as Caravanas oferecem uma visão concreta dos desafios e oportunidades presentes nos ambientes portuários e industriais, fomentando o intercâmbio de ideias e soluções com base na realidade local.

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

*Data: 09/04/2026*

## NOVOS VOOS ENTRE BRASIL E CABO VERDE COMEÇAM EM MAIO PARTINDO DE RECIFE

Operação da Cabo Verde Airlines amplia conexões com o continente africano e impulsiona a expansão de voos internacionais no Nordeste



**Novos voos entre Brasil e Cabo Verde começam em maio - Foto: Cabo Verde Airlines/Divulgação**

Os voos diretos entre Recife e a cidade de Praia, em Cabo Verde, começam no próximo dia 7 de maio. A operação, anunciada em fevereiro pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), será realizada pela Cabo Verde Airlines e amplia a conectividade internacional do Brasil, com novos voos semanais ligando o Nordeste ao continente africano.

A rota contará com duas frequências semanais entre o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes e a cidade de Praia. As partidas do continente africano ocorrerão às quintas e sábados, às 18h30, com chegada ao Recife às 22h30. Já os voos de retorno sairão da capital pernambucana às sextas e domingos, à 0h30, com pouso previsto para as 4h30.

A operação representa um avanço na retomada e na ampliação das ligações entre o Brasil e a África, fortalecendo não apenas o turismo, mas também as relações comerciais e culturais entre os países. Cabo Verde é considerado um ponto estratégico de conexão entre continentes, o que amplia as possibilidades de integração do Brasil com outros mercados internacionais.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a nova rota está alinhada à estratégia de expandir a malha aérea internacional e descentralizar os voos, valorizando aeroportos fora do eixo Sul-Sudeste. “A rota representa mais um passo na ampliação da conectividade do país, fortalece a

malha aérea internacional e é essencial para gerar empregos, impulsionar o turismo e ampliar oportunidades econômicas”, afirmou.

Nesse cenário, o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes se consolida como um dos principais hubs internacionais do país. O terminal vem ampliando sua oferta de destinos no exterior, com novas rotas e retomadas estratégicas, especialmente para a Europa, América do Sul e, agora, África. De 2024 para 2025, o número de passageiros internacionais cresceu cerca de 36,1%, chegando a 241.726 viajantes.

A expansão é resultado de investimentos em infraestrutura, melhorias operacionais e articulação institucional conduzida pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a concessionária Aena Brasil, o que torna o aeroporto mais competitivo e preparado para atender à crescente demanda por voos internacionais.

Com o início das operações em maio, a nova ligação entre Recife e Praia reforça o papel do Nordeste como porta de entrada e saída para voos internacionais, e consolida os esforços do MPor para expandir a aviação civil e aproximar o Brasil de novos mercados globais.

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

*Data: 09/04/2026*

### GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

#### NA PARAÍBA, MINISTRO GEORGE SANTORO LIBERA VIADUTO PARA MODERNIZAÇÃO DA BR-230

Estrutura melhora acesso ao Porto de Cabedelo e integra pacote de R\$ 186 milhões em intervenções na rodovia



**Viaduto no km 12,94 da BR-230 integra pacote de R\$ 186 milhões em intervenções na rodovia. - Foto: Marcio Ferreira/MT**

Motoristas que trafegam entre Cabedelo e João Pessoa, na Paraíba, já começam a sentir a diferença no trânsito com a liberação do viaduto no km 12,94 da BR-230. A estrutura foi liberada, nesta quinta-feira (9), pelo ministro dos Transportes, George Santoro, e marca avanço nas obras de adequação de um dos principais corredores logísticos do estado.

O viaduto melhora a fluidez do tráfego em um trecho estratégico para o acesso ao Porto de Cabedelo e à zona litorânea, o que reduz congestionamentos e amplia a segurança para motoristas, pedestres e ciclistas. Com essa liberação, o deslocamento na região passa a ser mais ágil, com impacto direto na mobilidade urbana da Região Metropolitana de João Pessoa.

“Hoje, entregamos este viaduto e, em breve, entregaremos mais um. O projeto está totalmente contratado e avançado. Conseguimos destravar o que estava paralisado, corrigimos falhas e ajustamos os erros. Também já temos o trecho de Oitizeiro (PB) contratado e vamos avançar com as próximas etapas. Vamos seguir em ritmo acelerado para concluir o pacote de intervenções o mais rápido possível”, anunciou George Santoro.

A entrega do viaduto faz parte do projeto de adequação da BR-230/PB entre Cabedelo e Oitizeiro, que abrange 28 quilômetros de extensão e soma investimentos de aproximadamente R\$ 186 milhões.



As intervenções incluem a duplicação de 6,92 quilômetros da rodovia, a restauração de outros 7,62 quilômetros, a implantação de 14,27 quilômetros de vias marginais e a construção de nove obras de arte especiais, estruturas de engenharia civil de grande porte e alta complexidade, como pontes, viadutos, túneis, passarelas, entre outras. Atualmente, a execução orçamentária está em 70%.

### **Retomada e aceleração**

O contrato foi assinado em 2017, mas as obras foram interrompidas em 2020. A retomada ocorreu em 2023, após nova licitação conduzida pelo Ministério dos Transportes para garantir a continuidade das obras.

Desde então, as obras avançaram em ritmo acelerado, com ampliação dos investimentos e reorganização das frentes de trabalho.

### **Corredor estratégico**

A BR-230, conhecida como Rodovia Transamazônica, é um dos principais eixos logísticos do país, que conecta as regiões Norte e Nordeste. Na Paraíba, a rodovia liga o litoral ao interior, e passa por importantes pólos econômicos como João Pessoa, Campina Grande, Patos, Sousa e Cajazeiras.

No trecho entre Cabedelo e a capital paraibana, a via concentra intenso fluxo de veículos leves e pesados, especialmente em função da operação do Porto de Cabedelo.

Além da logística, a rodovia também tem papel relevante para o turismo. Cabedelo reúne cerca de 10 quilômetros de praias e recebe visitantes ao longo de todo ano, com destaque para a Praia de Intermares, conhecida por sediar competições de surfe.

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

*Data: 09/04/2026*

## **MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA 22 QUILOMETROS DE OBRAS NA SERRA DA ROCINHA, DA BR-285, EM TIMBÉ DO SUL (SC)**

Nesta sexta-feira (10), George Santoro inaugura implantação e pavimentação da rodovia que integra o eixo de ligação entre os estados do Sul

No extremo sul de Santa Catarina, o ministro dos Transportes, George Santoro, inaugura, nesta sexta-feira (10), 22 quilômetros de implantação e pavimentação da Serra da Rocinha, trecho da BR-285, em Timbé do Sul (SC).

A obra recebeu investimento de R\$ 237 milhões do Governo do Brasil e integra a revitalização de corredores logísticos estratégicos no estado. Foram executadas obras com pavimento em asfalto e concreto, além de viadutos, pontes e intervenções na Serra da Rocinha.

A BR-285 possui 744,3 quilômetros de extensão e liga Araranguá (SC) a São Borja (RS), onde se conecta ao sistema rodoviário da Argentina, formando um eixo de ligação bioceânica entre o Pacífico e o Atlântico.

### **Cobertura de imprensa**

Não há necessidade de credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

### **Serviço**

Entrega da pavimentação da BR-285 - Serra da Rocinha/SC

Data: sexta-feira, 10 de abril

Horário: 10h

Local: Posto Ipiranga Aguiar – Timbé do Sul - Km 42, BR-285/SC

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

*Data: 09/04/2026*

### BR-101: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVO TRECHO DUPLICADO E AUTORIZA MAIS DE R\$ 530 MILHÕES EM INVESTIMENTOS PARA SERGIPE



Rodovia ganha mais 8 quilômetros e novas frentes de obras reforçam a integração logística e o desenvolvimento regional

***Novo trecho duplicado melhora a segurança e a fluidez na BR-101 em Sergipe. - Foto: Marcio Ferreira/MT***

ABR-101 em Sergipe ganha mais fluidez e segurança com 8 quilômetros de pista duplicada. O ministro dos Transportes, George Santoro, esteve no estado, onde entregou, nesta quinta-feira (9), o trecho entre Maruim

(SE) e Pedra Branca (SE). Além disso, foram assinadas mais três ordens de serviço que somam mais de R\$ 530 milhões em obras.

A duplicação da estrada é uma demanda histórica da população e do setor produtivo, aguardada há mais de dez anos. Durante esse período, as obras enfrentaram paralisações e baixo ritmo de execução, em função de restrições orçamentárias.

“O que a gente está vendo aqui é um esforço do Governo do Brasil, com o Congresso Nacional e a bancada de Sergipe, que garantiu recursos e planejamento para esses projetos e evitou a demora que vimos no passado. O presidente Lula iniciou a duplicação da BR-101 em todo o país em 2023, e nós temos o compromisso de concluir essa duplicação”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

O novo trecho duplicado inclui o Trevo de Maruim, a Ponte sobre o Rio Sergipe e a Ponte sobre o Rio Ganhamoroba e se soma aos 8 já entregues, totalizando 16 quilômetros de pista dupla entre os quilômetros 51,8 e 77,3 da rodovia. O trecho restante, de 9,5 quilômetros, tem previsão de ser concluído até o fim de 2026.

A intervenção ocorreu em um dos pontos mais críticos da BR-101/SE, onde circulam mais de 20 mil veículos por dia e são registradas retenções frequentes. A duplicação amplia a capacidade de tráfego, melhora a fluidez e reforça as condições de segurança para o transporte de cargas e passageiros.

#### **Novas duplicações**

Além da entrega, o ministro também assinou duas ordens de serviço para a duplicação de novos segmentos da BR-101/SE no sul do estado, estratégicos para a integração regional e o escoamento da produção. As autorizações contemplam a Estância/Umbaúba, que prevê 16 quilômetros, com investimento de R\$ 204,6 milhões; e Umbaúba/Cristinápolis, até a divisa com a Bahia, onde estão previstos 19,1 quilômetros, com investimento de R\$ 294,7 milhões.

Com fluxo médio de cerca de 15 mil veículos por dia, o trecho sul da rodovia também é considerado estratégico para a conexão entre Sergipe e Bahia e para o escoamento da produção regional.

“A assinatura das ordens de serviço das obras rodoviárias é muito importante para o nosso estado. E a entrega da duplicação desse trecho do nosso município até a divisa com Laranjeiras é um sonho de todos os maruinenses e vizinhos da nossa região”, destacou o prefeito de Maruim, Gilberto Maynard.

#### **Revitalização da BR-349/SE**

Ainda em Sergipe, o ministro dos Transportes autorizou o início das obras de revitalização da BR-349/SE, antiga rodovia estadual SE-335, federalizada em 2025.



O trecho entre Malhada dos Bois e Neópolis, com 40,1 quilômetros de extensão, receberá investimento de R\$ 31,8 milhões para adequação aos padrões federais, com melhoria da capacidade e da segurança viária.

A BR-349/SE tem papel estratégico ao conectar a BR-101/SE à região de Neópolis (SE), onde está em construção a ponte que ligará a cidade sergipana a Penedo (AL), para reforçar a conexão com o estado de Alagoas.

"É uma rodovia importante, conectada à ponte em Neópolis, e que integra uma linha de investimentos de quase R\$ 500 milhões na região, promovendo conexão não só para o turismo, mas também para a produção, do norte de Sergipe ao sul de Alagoas, com desenvolvimento econômico e social", completou Santoro.

Em Sergipe, os investimentos do Ministério dos Transportes já somam cerca de R\$ 340 milhões desde o início da atual gestão, superando o volume aplicado no governo anterior.

Além da BR-101, o estado também recebeu intervenções em outras rodovias federais, como a BR-235, e ações voltadas à modernização da fiscalização e da gestão operacional.

### **Obra aguardada há mais de uma década**

A BR-101 é uma das mais importantes rodovias do país e liga o Brasil de Norte a Sul. Em Sergipe, com 206,7 quilômetros de extensão, é um dos principais eixos logísticos do estado, conectando a divisa com Alagoas, ao norte, à Bahia, ao sul, e atravessando áreas de forte produção agrícola, industrial e turística.

Desde 2023, cerca de R\$ 100 milhões já foram investidos na duplicação da BR-101 no estado. O contrato atual teve início em agosto de 2021, mas havia registrado execução limitada. A retomada efetiva das obras ocorreu na atual gestão, com ampliação do ritmo e recomposição orçamentária.

O cenário de paralisação das obras começou a mudar em fevereiro de 2023, quando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o então ministro dos Transportes, Renan Filho, estiveram em Maruim (SE) para anunciar a retomada das intervenções. A agenda marcou o início de um esforço nacional para destravar obras de infraestrutura paradas em todo o país.

"Daqui, da cidade de Maruim, eu estou anunciando que mais de 14 mil obras que ficaram paralisadas durante os últimos seis anos vão voltar a funcionar, porque o Brasil precisa crescer e gerar renda, gerar consumo, gerar educação e gerar melhoria da qualidade de vida das pessoas", afirmou o presidente na época.

Desde então, no trecho norte, que compreende cerca de 25,5 quilômetros em duplicação, os investimentos já ultrapassam R\$ 115 milhões no atual governo, contra R\$ 16 milhões executados na gestão anterior.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF*  
*Data: 09/04/2026*



## **PORTAL PORTO GENTE**

### **BRADO E ALCOA VIABILIZAM OPERAÇÃO LOGÍSTICA QUE LEVA ALUMÍNIO DO MA PARA SP PELA FERROVIA**

Brado e Alcoa implementam operação multimodal de 2.700 km para transporte de alumínio no Brasil

Operação entre Maranhão e Sudeste amplia eficiência logística, melhora previsibilidade e estabelece novo padrão no transporte de metais

### **Redação Portogente**

Nova rota integra rodovia e ferrovia ao longo da Ferrovia Norte-Sul, consolidando a mais longa operação ferroviária contínua dedicada ao abastecimento industrial no país.

A operação entre o Maranhão e a região Sudeste amplia a eficiência logística, melhora a previsibilidade e estabelece um novo padrão para o transporte de metais no Brasil.

A Brado Logística, líder nacional em serviços de logística multimodal, e a Alcoa, líder global na produção de bauxita, alumina e alumínio, estão implementando uma nova operação multimodal para o transporte de lingotes de alumínio da Alcoa produzidos na Alumar, consórcio gerenciado pela empresa no Maranhão, para clientes da Alcoa no estado de São Paulo. A operação integra os modais rodoviário e ferroviário, tendo a Ferrovia Norte-Sul como eixo principal, conectando Davinópolis (MA) a Sumaré (SP) ao longo de mais de 2.700 quilômetros, a mais longa operação ferroviária contínua dedicada ao abastecimento industrial regular no país.



Com esse projeto, a iniciativa amplia o uso do transporte ferroviário para cargas industriais de maior valor agregado e consolida um corredor multimodal com maior previsibilidade operacional, menor intensidade de carbono e ganhos de eficiência sistêmica. A iniciativa teve início ainda em julho de 2025, quando a nova rota multimodal foi inaugurada. Desde então, foram realizadas 13 viagens, que movimentaram 884 contêineres e 22,5 mil toneladas de produtos, consolidando parâmetros operacionais, modelagens e ganhos logísticos para a formalização do contrato agora anunciado.

✓ **Eficiência logística:** 13 viagens já realizadas movimentaram 884 contêineres e 22,5 mil toneladas, consolidando ganhos operacionais e previsibilidade.

"Operações como essa mostram como a multimodalidade é decisiva para destravar competitividade no Brasil. Ao unir ferrovia e rodovia de forma integrada, conseguimos oferecer uma logística mais eficiente, segura e sustentável, alinhada às demandas industriais e a necessidade de soluções com previsibilidade operacional e menor impacto ambiental possível", destaca Luciano Johnsson, CEO da Brado.


Mais do que uma simples adição de modal, a operação comprova a viabilidade de estabelecer corredores ferroviários regulares para cadeias de suprimentos industriais complexas, tradicionalmente sensíveis a atrasos, questões de segurança, interrupções no fornecimento e volatilidade tarifária.

"O modelo logístico representa um avanço estrutural na forma como o alumínio é transportado por longas distâncias no Brasil. Isso contribui para um transporte de cargas com menores emissões, rigorosos padrões de segurança e maior eficiência ao longo de toda a cadeia de valor, ao mesmo tempo em que fortalece a resiliência e a competitividade de nossos negócios", afirma Mateus Tiraboschi, vice-presidente global de Compras e Transporte da Alcoa.

### **Competitividade industrial e agenda logística**

O desenho operacional integra a capacidade e a previsibilidade da ferrovia em longas distâncias com a flexibilidade do transporte rodoviário nos trechos iniciais e finais da operação. Os lingotes, com peso médio de 1,1 toneladas por unidade, exigem rigorosos padrões de embalagem, rastreabilidade e segurança, além de planejamento antecipado para a ocupação de contêineres e a gestão dos terminais.

O percurso logístico tem início em São Luís (MA), segue para Davinópolis (MA), percorre a Ferrovia Norte-Sul até Sumaré (SP) e, a partir daí, abastece clientes industriais em São Paulo e Minas Gerais. Esse modelo busca mitigar riscos operacionais, reduzir a volatilidade nos prazos de entrega e fortalecer a resiliência das cadeias produtivas, atributos cada vez mais determinantes nas decisões de investimento industrial.

 **Sustentabilidade:** A adoção da ferrovia reduziu mais de 5 mil toneladas de CO<sub>2</sub> apenas no segundo semestre de 2025.

Nesse modelo logístico, a dimensão ambiental é tratada como um fator estratégico. Além do ganho operacional, a parceria reforça o avanço de soluções sustentáveis no transporte de cargas no país. Apenas no segundo semestre de 2025, a adoção da ferrovia na rota da Alcoa reduziu mais de 5 mil toneladas de CO<sub>2</sub> quando comparada ao transporte rodoviário. A estimativa considera a massa transportada, a distância percorrida e o fator emissões por modal, refletindo um benefício ambiental relevante.

### Análise Portogente:

A operação consolida um movimento estratégico da logística brasileira rumo à multimodalidade estruturada, com protagonismo da ferrovia em longas distâncias. Ao combinar eficiência operacional, previsibilidade e ganhos ambientais, o modelo tende a servir como referência para outras cadeias industriais que buscam reduzir custos, emissões e riscos logísticos em um cenário cada vez mais competitivo.

**Fonte: Portal Porto Gente**  
**Data: 09/04/2026**

## **COSTA CRUZEIROS APRESENTA SUA OFERTA PARA O INVERNO EUROPEU 2026/2027**

### **Turismo & Cruzeiros**

Costa Smeralda estreia nas Ilhas Canárias e Costa Pacifica no Mediterrâneo com itinerários semanais e cruzeiros longos

Principais novidades: dos clássicos atemporais no Mediterrâneo e no Caribe à estreia do Costa Smeralda nas Ilhas Canárias, com um roteiro inédito de 7 noites entre o arquipélago espanhol e a Ilha da Madeira

**Redação Portogente**

**Temporada 2026/2027 aposta em novos destinos, experiências imersivas no mar e itinerários ampliados que conectam Europa, África e Caribe.**

A temporada de inverno europeu 2026/2027 da Costa Cruzeiros abre com uma oferta renovada que destaca destinos icônicos e cenários naturais: a estreia do Costa Smeralda nas Ilhas Canárias e o reposicionamento do Costa Pacifica no Mediterrâneo Ocidental, onde oferecerá tanto cruzeiros semanais quanto itinerários mais longos pelo sul da Europa e norte da África.



**Costa Smeralda. Foto: Divulgação**

✓ Destaques da temporada: Costa Pacifica retorna ao Mediterrâneo com novos roteiros, itinerários exploram Sul da Europa e Norte da África e experiências “Sea & Land” ampliam a vivência dos passageiros.



### **Ilhas Canárias em destaque**

As Ilhas Canárias assumem o papel de destaque: um arquipélago de primavera eterna com paisagens espetaculares, que variam de cenários vulcânicos a vastas dunas esculpidas pela natureza.

O Costa Smeralda percorre destinos como Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife e Gran Canaria, além da Ilha da Madeira. Pela primeira vez, o roteiro inclui uma pernoite em Santa Cruz de Tenerife.

### **Experiências imersivas no mar**

A navegação ganha protagonismo com os Sea Destinations, experiências imersivas criadas pelo diretor criativo italiano Luca Tommassini, que transformam pontos específicos do oceano em cenários sensoriais únicos.

“Experiências no mar ampliam a conexão emocional dos passageiros com os destinos”

### **Mediterrâneo e Norte da África**

O Costa Pacífica navega por destinos como Savona, Marselha, Barcelona, Nápoles, Palermo, Roma e Túnis, além de itinerários mais longos que incluem Málaga e Tânger.


### **Caribe e experiências tropicais**

O Caribe retorna com força com os navios Costa Fascinosa e Costa Favolosa, oferecendo itinerários pelas Grandes e Pequenas Antilhas, com experiências exclusivas e cenários paradisíacos.

Os roteiros incluem destinos como Barbados, St. Lúcia, Tortola e República Dominicana, além de experiências imersivas em locais como Baía de Guadalupe e Turks & Caicos.

### **Expansão global e volta ao mundo**

Entre as novidades, destacam-se viagens ao Japão a bordo do Costa Serena e dois cruzeiros de Volta ao Mundo, com roteiros de até 140 noites passando por Ásia, Oceania, América e África.

 Expansão global: A Costa amplia sua atuação com roteiros que conectam cultura, natureza e inovação, reforçando o turismo marítimo como experiência completa e imersiva.

 Análise Portogente:

A estratégia da Costa para a temporada 2026/2027 reforça uma tendência clara do setor: a valorização da experiência integrada entre destino, trajeto e vivência a bordo. Ao apostar em roteiros diversificados e experiências imersivas, a companhia amplia seu posicionamento global e acompanha a crescente demanda por turismo marítimo mais personalizado e sensorial.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 09/04/2026*

## **BH AIRPORT REFORÇA PROTAGONISMO LOGÍSTICO E POSICIONA MINAS GERAIS NO CENTRO DAS ROTAS GLOBAIS DE CARGAS**

BH Airport reforça papel como hub logístico multimodal na Intermodal South America 2026 Terminal mineiro apresenta novas rotas, produtos e soluções para ampliar negócios e fortalecer Minas Gerais no comércio exterior

*Redação Portogente | 09/04/2026*

### **Participação na Intermodal amplia oportunidades de negócios e consolida o aeroporto como plataforma logística integrada no Brasil.**

Entre os dias 14 e 16 de abril, o BH Airport participa da Intermodal South America, maior evento de logística, transporte de cargas, intralogística e comércio exterior da América Latina e o segundo maior do mundo. A presença no encontro reforça o posicionamento do terminal como uma plataforma logística integrada e fortalece o papel de Minas Gerais nas cadeias globais de suprimentos.



Reconhecida internacionalmente, a Intermodal reúne profissionais de mais de 90 países, centenas de marcas expositoras e os principais tomadores de decisão do setor logístico. Em um cenário de reconfiguração das cadeias globais, avanço da Logística 4.0 e busca por eficiência operacional, o evento se consolida como ambiente estratégico para negócios, inovação e parcerias de longo prazo.

✓ Hub pioneiro: BH Airport é o único aeroporto do Brasil com integração completa entre modais

aéreo, rodoviário internacional e marítimo.

### Hub multimodal e integração logística

Único aeroporto brasileiro com operações completas nos modais aéreo, rodoviário internacional e marítimo, o BH Airport se apresenta como um Hub Logístico Multimodal preparado para atender diferentes perfis de carga, com soluções customizadas, eficiência operacional e previsibilidade.

"A Intermodal é uma vitrine estratégica para reforçarmos o posicionamento do BH Airport como um hub integrado e preparado para atender às demandas atuais do comércio exterior. Nossa atuação vai além da infraestrutura aeroportuária, conectando modais, promovendo eficiência operacional e garantindo previsibilidade", afirma o gestor comercial do BH Airport, Geovane Medina.

### Novas rotas e soluções logísticas

Durante a feira, o terminal apresenta um portfólio de lançamentos alinhado à estratégia de expansão. Entre as novidades estão o MIC DTA Internacional (Remessa Conforme), a ampliação das soluções para recebimento, armazenamento e nacionalização de cargas e a implantação da primeira rota rodoviária internacional conectando diretamente a América do Sul ao Brasil via aeroporto.

🚚 Integração logística: Nova rota terrestre GIG–CNF amplia eficiência, reduz custos e fortalece a conexão entre mercados estratégicos.

Outro destaque é a rota terrestre GIG–CNF, estruturada com operação de remoção consolidada, que amplia a integração entre modais e garante ganhos em previsibilidade e competitividade. O aeroporto também reforça soluções para cargas especiais, incluindo operações refrigeradas, vivas e de alto valor agregado.

Entre os lançamentos, destacam-se ainda o voo cargueiro Miami (MIA)–Confins (CNF), o novo produto AIR HUB e o foco estratégico em cargas de Ciências da Vida, posicionando o terminal como importante porta de entrada logística no país.

### Resultados e perspectivas

A participação na Intermodal já gera resultados concretos. Em 2025, o BH Airport realizou mais de 30 reuniões pré-agendadas, com potencial de 500 toneladas adicionais de carga movimentada e cerca de R\$ 5,3 milhões em receita. Para 2026, a expectativa é ampliar esses resultados e consolidar novos negócios ao longo do ano.

📈 Crescimento estratégico: Integração de modais impulsiona competitividade, reduz custos e fortalece cadeias produtivas regionais.

Com presença estratégica no evento, o BH Airport reafirma seu papel como indutor do desenvolvimento econômico, conectando Minas Gerais aos principais mercados globais. A integração logística amplia a competitividade das empresas, atrai investimentos e fortalece setores como mineração, automotivo, farmacêutico e tecnologia.

### Análise Portogente:

O avanço do BH Airport como hub multimodal reflete uma tendência estratégica da logística global: a integração de modais como diferencial competitivo. Ao ampliar rotas, soluções e conectividade, o terminal fortalece sua posição como elo relevante entre o Brasil e os mercados internacionais.

**Fonte:** Portal Porto Gente

**Data:** 09/04/2026

## **GERDAU APRESENTA SOLUÇÃO DE AÇO COM BAIXA EMISSÃO DE CARBONO PARA APOIAR CLIENTES EM SUAS ESTRATÉGIAS DE DESCARBONIZAÇÃO**

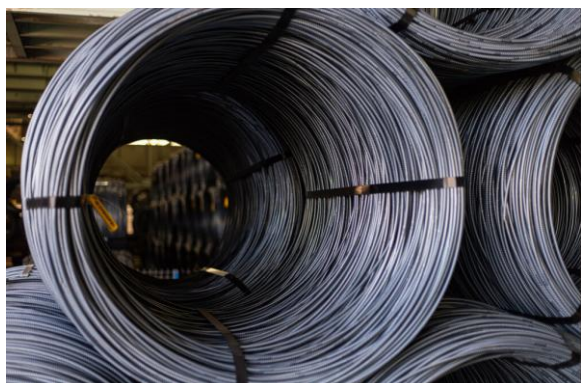
Gerdau lança linha de aço com baixa emissão de carbono para impulsionar descarbonização da indústria

Chamada Gerdau NewEco, solução é baseada em reciclagem de sucata e uso de energia 100% renovável

**Redação Portogente | 09/04/2026**

**Nova linha reforça compromisso com economia de baixo carbono e amplia competitividade de setores como construção e automotivo.**

A Gerdau, maior empresa brasileira produtora de aço, apresenta ao mercado a Gerdau NewEco, uma solução de aço com baixa emissão de carbono desenvolvida para apoiar clientes que buscam avançar em suas jornadas de descarbonização e fortalecer sua competitividade em um cenário de transição para uma economia de baixo carbono. Com o lançamento da nova linha, a empresa passa a oferecer um portfólio completo de produtos com menor pegada de carbono para setores consumidores de aço, como o automotivo e a construção.



"A Gerdau NewEco foi desenvolvida para oferecer aos nossos clientes uma solução que contribuirá com a descarbonização de seus projetos, iniciativas e produtos finais com foco em competitividade e sustentabilidade. Assim, a Gerdau reforça seu compromisso com o desenvolvimento sustentável de sua cadeia de valor, assegurando aos clientes a oportunidade de estarem bem posicionados no mercado frente a uma economia de baixo carbono", afirma Gustavo Werneck, CEO da Gerdau.


✓ Economia circular: Cerca de 70% do aço produzido pela Gerdau tem origem em sucata reciclada, reforçando o modelo sustentável da companhia.

Os aços da linha Gerdau NewEco são produzidos a partir de sucata ferrosa, reforçando o compromisso da empresa com a economia circular e a reciclagem. Atualmente, cerca de 70% do aço produzido pela Gerdau tem como base a sucata, e a companhia recicla aproximadamente 10 milhões de toneladas por ano, sendo uma das maiores recicladoras da América Latina.

Além disso, a produção do aço Gerdau NewEco é realizada com energia elétrica proveniente de fontes 100% renováveis, contribuindo de forma significativa para a redução das emissões de gases de efeito estufa ao longo de todo o processo produtivo.

### **Transparência e metas climáticas**

A intensidade de emissões dos produtos Gerdau NewEco é medida por meio de metodologia alinhada às melhores práticas do setor global do aço, com dados auditados por terceira parte, garantindo transparência e confiança para os clientes na tomada de decisão.

 **Baixa emissão:** A Gerdau possui uma das menores intensidades de CO<sub>2</sub> do setor, cerca de metade da média global da indústria do aço.

"Com a linha de produtos Gerdau NewEco, a empresa reforça seu compromisso com as mudanças climáticas e com a geração de crescimento econômico sustentável, oferecendo ao mercado soluções em aço que unem qualidade e resultados concretos", afirma Cenira Nunes, gerente geral de meio ambiente da Gerdau.

Resultado de uma matriz produtiva baseada no uso de sucata como matéria-prima, a Gerdau apresenta atualmente uma intensidade de emissão de cerca de 0,85 tonelada de CO<sub>2</sub> equivalente por tonelada de aço (escopos 1 e 2), aproximadamente metade da média global do setor, segundo dados da Associação Mundial do Aço (worldsteel). A meta da companhia é reduzir esse índice para 0,82 t de CO<sub>2</sub> e por tonelada até 2031.

A linha de produtos Gerdau NewEco pode ser encontrada no Gerdau Mais, plataforma de negócios da empresa.

 **Análise Portogente:**

O lançamento da linha NewEco posiciona a Gerdau na vanguarda da transição energética na indústria do aço. Ao combinar economia circular, energia renovável e transparência de dados, a empresa fortalece sua competitividade global e atende a uma demanda crescente por materiais sustentáveis nas cadeias produtivas.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 09/04/2026**

## PORTO DE SANTOS DÁ PRIORIDADES A NAVIO COM COMBUSTÍVEL PARA EVITAR DESABASTECIMENTO

### Logística Portuária

APS autoriza atracação prioritária de navio com 18 mil toneladas de gasolina no Porto de Santos. Decisão considerou risco de desabastecimento diante de tensões no Oriente Médio e impactos no estreito de Ormuz.

**Redação Portogente | 08/04/2026**

### Medida excepcional garante abastecimento e reforça papel estratégico do Porto de Santos na segurança energética do país.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) autorizou a atracação prioritária do navio MH Buiki, de bandeira panamenha, carregado com quase 18 mil toneladas de gasolina tipo A no terminal. O volume equivale a aproximadamente 600 caminhões-tanque. A embarcação partiu de Madre de Deus, na Bahia, e chegou ao Porto de Santos no dia 30 de março.



Atualmente, todas as vagas destinadas a navios de combustível estão em operação e o fluxo no terminal ocorre normalmente, segundo a APS.

✓ **Medida estratégica:** Prioridade na atracação assegura abastecimento diante de riscos logísticos globais e reforça a função pública do porto.

As prioridades de atracação seguem normas específicas em situações emergenciais, como



acidentes com tripulantes ou avarias graves, além de casos de discricionariedade administrativa, quando a decisão é tomada com base no interesse público. Um exemplo recente ocorreu durante as enchentes de 2024, quando o Porto de Santos recebeu navios com doações destinadas ao Rio Grande do Sul.

Embora o terminal receba diariamente embarcações com combustíveis, em condições normais essas operações seguem uma fila de atracação. No caso do MH Buiki, a Diretoria de Operações da APS fundamentou a decisão em parecer da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que alertou para o risco de desabastecimento de gasolina e outros insumos.

### Impacto do cenário internacional

O alerta está relacionado às tensões no Oriente Médio, envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, que têm provocado instabilidade na distribuição global de combustíveis. Um dos principais fatores de preocupação é a obstrução do estreito de Ormuz para navios de determinados países, o que afeta diretamente as rotas internacionais de energia.

⚠ **Atenção logística:** O estreito de Ormuz é uma das principais rotas globais de transporte de petróleo e combustíveis, sendo estratégico para o abastecimento mundial.

“É função do Porto de Santos, como porto público, avaliar as necessidades do país e permitir, após análise rigorosa, que algumas embarcações possam ter prioridade, em condições específicas”, destacou o presidente da APS, Anderson Pomini.

A Autoridade Portuária também negou o pedido de prioridade de outra empresa, já que havia seis navios de combustíveis aguardando na fila. As atracações ocorrem em áreas chamadas berços, que funcionam como vagas de estacionamento para navios.

Segundo a APS, mesmo com o fluxo atual operando normalmente, novas autorizações prioritárias podem ser concedidas caso o cenário exija, especialmente diante de novas embarcações em espera e da evolução do contexto internacional.

### Análise Portogente:

A decisão evidencia o papel estratégico do Porto de Santos na segurança energética nacional. Em um cenário global instável, a capacidade de gestão operacional e de tomada de decisão ágil torna-se essencial para evitar impactos no abastecimento interno e garantir a continuidade das cadeias logísticas.

*Fonte: Portal Porto Gente*  
*Data: 09/04/2026*

## BE NEWS

### BE NEWS – BRASIL EXPORT

#### EDITORIAL – A CORRIDA PELAS TERRAS RARAS: O DESAFIO DA BAHIA

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O alerta feito pelo presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM), Henrique Carballal, durante o Fórum Bahia Export, nessa quinta-feira, dia 9, em Salvador (BA), destaca um desafio singular: a Bahia possui uma fortuna em seu subsolo, mas ainda carece das ferramentas para transformá-la em soberania industrial. Ao destacar o potencial baiano no mercado de terras raras, Carballal toca no ponto nevrálgico da nova economia global. Não basta ter os minérios; é preciso dominar o processo de separação e purificação, sob o risco de o estado continuar sendo um mero exportador de solo bruto, enquanto o mundo lucra com a inteligência artificial e a robótica viabilizados por esses materiais.

A importância estratégica desses 17 elementos metálicos é imensurável na geopolítica atual. Eles são os componentes indispensáveis para as tecnologias de fronteira — desde ímãs de alta potência para veículos elétricos até sensores de computação avançada. A dependência global da China, que hoje detém o monopólio do processamento, cria uma janela de oportunidade única para a Bahia. Com mais de 1.100 requerimentos de pesquisa, especialmente no Complexo de Jequié, o estado tem o que o mercado chama de “argila iônica”, um depósito de exploração mais viável que pode colocar o Brasil na vitrine dos fornecedores confiáveis do Ocidente.

A importância da fala de Carballal reside na urgência: “Se a gente vacilar, nossos minerais vão continuar no solo”. A comparação com o caso do lítio na Bolívia é um lembrete amargo de que a tecnologia não espera pela burocracia. Com uma janela de apenas quatro a cinco anos para viabilizar projetos, a negociação da CBPM para atrair três plantas industriais de processamento é a medida correta para quebrar o ciclo da exportação primária. Produzir carbonatos e óxidos desses elementos em solo baiano significa agregar valor, gerar empregos de alta qualificação e atrair toda uma cadeia de infraestrutura e logística que orbitará em torno dessa nova indústria.

O desenvolvimento das terras raras na Bahia não é apenas um projeto mineral; é um projeto de reindustrialização. O sucesso dessa empreitada depende de uma coordenação ágil entre o setor público, a pesquisa científica e o capital estrangeiro. Se a Bahia conseguir dominar a purificação desses elementos, ela e, conseqüentemente, o Brasil deixarão de ser apenas fornecedores de matéria-prima para se tornarem um pilar essencial da segurança tecnológica global. O tempo está correndo e, para a Bahia, o futuro é agora ou nunca.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## OPINIÃO – ARTIGOS - NÃO É O CONFLITO QUE MOVE O PETRÓLEO



### **THIAGO BENITO ROBLES**

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

O petróleo raramente é apenas uma commodity. Em momentos de estabilidade, ele pode até se comportar como tal, respondendo com relativa previsibilidade aos movimentos de oferta e demanda, aos ciclos econômicos e às expectativas de crescimento global. Mas basta que a geopolítica reassuma o centro do palco para que o barril deixe de ser um simples ativo e volte a ser aquilo que sempre foi em sua essência, um instrumento de poder. Antes da atual escalada militar envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, o mercado parecia caminhar em outra direção. A narrativa dominante não era a da escassez iminente, mas a de uma oferta suficientemente robusta para conter pressões de preço e, possivelmente, empurrar o barril para patamares mais acomodados. Havia sinais concretos de expansão de produção fora do eixo tradicional e uma percepção relativamente difundida de que o mundo conseguiria, ao menos no curto prazo, administrar suas necessidades energéticas sem grandes sobressaltos.

Esse pano de fundo torna a mudança de cenário ainda mais reveladora. O que se observa não é um ajuste gradual de mercado interrompido por um evento externo. O estreito de Ormuz, por onde transita parcela relevante do petróleo e do gás consumidos no mundo, não surge como consequência da guerra, mas como um de seus eixos estruturantes. O preço do petróleo, neste contexto, não reage apenas ao que falta hoje, mas ao risco que sempre esteve presente e que a estabilidade aparente havia encoberto. A escassez deixa de ser um dado eventual e volta a ser uma possibilidade permanente, suficiente para reprecificar contratos, redesenhar rotas logísticas e pressionar toda a cadeia econômica global.

É precisamente nesse ponto que a análise precisa se afastar das explicações superficiais e enfrentar a dimensão mais sensível do conflito. A justificativa formal para a escalada militar repousa, mais uma vez, sobre o programa nuclear iraniano. Trata-se de um argumento que, por si só, carrega peso



político e simbólico suficientes para mobilizar apoio interno e legitimar ações externas. No entanto, ele não surge em um vácuo histórico. Meses antes, o próprio governo americano havia anunciado, com ênfase, a neutralização substancial dessa capacidade. A reparação do mesmo fundamento como motor de uma nova ofensiva não pode ser tratada como um detalhe retórico. Ela exige, ao contrário, uma reflexão mais rigorosa sobre a natureza real do conflito.

Não se trata de negar a existência de um programa nuclear relevante ou de minimizar os riscos associados a ele. Trata-se de reconhecer que, no plano das relações internacionais, argumentos verdadeiros podem ser utilizados como veículos para objetivos mais amplos. O programa nuclear pode ser, simultaneamente, uma preocupação legítima e uma moldura conveniente para uma disputa estratégica que envolve contenção regional, reposicionamento de forças no Golfo, proteção de aliados históricos e, não menos importante, a própria dinâmica do mercado de energia. A oscilação recente do discurso americano, marcada por ameaças máximas seguidas de recuos táticos, reforça essa percepção ao mesmo tempo em que enfraquece a previsibilidade do jogo geopolítico e amplia o espaço de atuação de seus adversários.

A reação do mercado de petróleo a essa nova fase do conflito oferece um indício eloquente dessa complexidade. Se, por um lado, não havia uma crise estrutural de oferta instalada antes da escalada, por outro, bastou a ameaça concreta sobre Ormuz para que o barril incorporasse rapidamente um prêmio geopolítico significativo. Essa reprecificação não depende de uma interrupção total e prolongada do fluxo. Ela se alimenta da incerteza, da possibilidade de bloqueios intermitentes, de ataques a embarcações e de decisões políticas que podem, a qualquer momento, restringir ainda mais a circulação de energia na região. O mercado passa a precificar não apenas os fatos, mas as possibilidades, e é nesse espaço entre realidade e expectativa que a geopolítica exerce sua maior influência.

Há também um elemento adicional que costuma escapar às análises mais imediatas. O aumento do preço do petróleo não é um efeito colateral neutro da guerra. Ele redistribui renda entre países, altera balanços fiscais, impacta moedas, redefine competitividade industrial e, em muitos casos, reforça ou enfraquece posições geopolíticas específicas. Países exportadores se beneficiam de receitas mais elevadas, enquanto importadores enfrentam pressões inflacionárias e deterioração de contas externas. Empresas ajustam estratégias, governos revisam políticas energéticas e investidores recalibram portfólios. O conflito, portanto, não apenas reflete disputas de poder, mas também as reorganiza por meio dos mecanismos econômicos que desencadeia.

Nesse redesenho, alguns movimentos já começam a se tornar visíveis. A guerra não afeta todos de forma homogênea e, como em outros episódios históricos, há quem consiga transformar instabilidade em vantagem competitiva. A China surge como exemplo evidente dessa dinâmica. Com grandes reservas estratégicas, menor dependência direta do Golfo Pérsico e uma política energética que combina fontes tradicionais e expansão acelerada de renováveis, o país se encontra em posição mais protegida do que seus concorrentes industriais. Isso permite que suas exportações ganhem espaço em um momento em que outros países enfrentam custos energéticos mais elevados e cadeias de suprimento mais frágeis.

Esse deslocamento silencioso de competitividade talvez seja uma das consequências mais duradouras do conflito. Não se trata apenas de quem controla territórios ou impõe condições em negociações diplomáticas, mas de quem consegue operar melhor sob condições adversas. A energia, nesse contexto, deixa de ser apenas um insumo e passa a ser um diferencial estratégico. E aqueles que conseguem absorver ou contornar seus choques acabam ampliando sua influência de maneira menos visível, porém não menos relevante.

É nesse cenário que a discussão sobre a transição energética precisa ser recolocada em termos menos retóricos e mais realistas. Durante anos consolidou-se a ideia de que o mundo estaria em rota relativamente clara de afastamento dos combustíveis fósseis, impulsionado por compromissos climáticos e avanços tecnológicos. Essa narrativa não é desprovida de fundamento, mas tampouco pode ser tratada como um processo linear e irreversível. A crise atual evidencia que, apesar dos



avanços, a economia global continua profundamente dependente do petróleo, especialmente em setores críticos como transporte e logística.

A vulnerabilidade exposta pelo estreito de Ormuz funciona como um lembrete incômodo dessa dependência. Bastou a ameaça sobre um único ponto geográfico para que cadeias inteiras de abastecimento fossem colocadas em estado de alerta, com centenas de navios parados à espera de condições mínimas de segurança para atravessar a região. Isso não significa que a transição energética seja uma ilusão, mas revela que ela convive, por um período ainda indefinido, com uma realidade estrutural que não pode ser ignorada. A substituição de matrizes energéticas não ocorre na velocidade desejada nem na escala necessária para neutralizar, no curto prazo, choques geopolíticos dessa natureza.

Talvez o sinal mais claro dessa contradição não esteja nos discursos das grandes potências, mas na forma como a realidade se impõe, silenciosa, sobre estruturas que acreditavam estar protegidas. Há poucas semanas, afirmou-se que o eventual fechamento de Ormuz não produziria efeitos relevantes sobre o Porto de Santos. A distância geográfica parecia suficiente para sustentar essa convicção. Bastaram poucos dias de escalada para que o próprio porto passasse a priorizar a atracação de navios de combustível, em resposta direta aos efeitos da guerra. Não se trata de um ajuste pontual de operação, mas de um reconhecimento tácito de dependência. O que antes era tratado como hipótese remota se converteu em variável concreta de gestão.

Se no plano global o petróleo reorganiza o conflito, no plano doméstico ele começa a testar os limites do discurso. A Agência Nacional do Petróleo (ANP) afirmou que não há risco de falta de combustíveis no País ao longo do mês de abril. A frase, no entanto, carrega mais do que uma garantia, ela estabelece um prazo. Ao delimitar o horizonte, reconhece implicitamente que o problema não foi afastado, apenas administrado no curto prazo. A partir de maio, tudo volta a depender da continuidade de um conflito que, até poucas semanas atrás, parecia distante o suficiente para não nos alcançar. Foi essa mesma lógica que sustentou a ideia de que o Porto de Santos não sentiria nenhum efeito relevante da crise, até que a própria operação precisou rever seu posicionamento.

A pergunta que fica não é sobre o abastecimento de abril, mas sobre o tempo que levaremos para reconhecer que o impacto já começou.

*Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados tradicionalmente às quartas-feiras.*

**O PREÇO DO PETRÓLEO, NESTE CONTEXTO, NÃO REAGE APENAS AO QUE FALTA HOJE, MAS AO RISCO QUE SEMPRE ESTEVE PRESENTE E QUE A ESTABILIDADE APARENTE HAVIA ENCOBERTO. A ESCASSEZ DEIXA DE SER UM DADO EVENTUAL E VOLTA A SER UMA POSSIBILIDADE PERMANENTE, SUFICIENTE PARA REPRECIFICAR CONTRATOS, REDESENHAR ROTAS LOGÍSTICAS E PRESSIONAR TODA A CADEIA ECONÔMICA GLOBAL.**

**A CRISE ATUAL EVIDENCIA QUE, APESAR DOS AVANÇOS, A ECONOMIA GLOBAL CONTINUA PROFUNDAMENTE DEPENDENTE DO PETRÓLEO, ESPECIALMENTE EM SETORES CRÍTICOS COMO TRANSPORTE E LOGÍSTICA**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 10/04/2026

## **BRASIL EXPORT - FALTA DE FERROVIAS E MAU ESTADO DAS RODOVIAS SÃO DESTAQUES NA ABERTURA DO BAHIA EXPORT**

Setor de mineração, que cresce na região nordeste, também foi citado como urgência para trazer mais investimentos em infraestrutura

Por VANESSA PIMENTEL [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)



**Carlos Henrique Passos falou da necessidade de melhorar a infraestrutura de transportes no estado e citou avanços registrados na qualificação de mão de obra no território baiano**

O presidente da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), Carlos Henrique Passos, abriu os trabalhos do Bahia Export, fórum organizado pelo Grupo Brasil Export, em Salvador. O evento teve início na quinta-feira (9) e prossegue nesta sexta (10), na sede da entidade estadual.

Em seu discurso, ele falou da necessidade de melhorar a infraestrutura de transportes no estado e citou avanços registrados na qualificação de mão de obra no território baiano, por meio de programas e parcerias com instituições de ensino. Também contou sobre o início, nesta quinta-feira, do seu novo mandato na federação. “Por uma dessas coincidências da vida, hoje também estou começando um novo mandato à frente da FIEB e receber este fórum é muito significativo para toda a indústria da Bahia”, ressaltou.

Carlos disse que, em anos de trabalho, enxerga que a infraestrutura na Bahia não está avançando “nem em tamanho e nem na velocidade” que o estado precisa. De acordo com ele, existem projetos estratégicos que ainda não saíram do papel, como a duplicação da rodovia que liga a divisa de Sergipe a Feira de Santana, a BR-101/BA.

Avaliou ainda que há outras rodovias federais e estaduais que precisam de investimentos, pois o transporte rodoviário é precário nos acessos aos portos e sem conexões com ferrovias. “Também é preciso aumentar a quantidade de voos para o nosso estado, porque há destinos importantes que contam apenas com voos semanais”, concluiu.

Roberto Oliva, presidente do conselho Bahia Export e da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), destacou o papel da mineração na região Nordeste e como o segmento poderia estar mais desenvolvido se a infraestrutura também estivesse.

“Aqui há muito manganês, uma riqueza mineral muito grande, além do potencial agrícola. Mas não podemos mais ter o transporte desses produtos com mais de 1.000 km de distância de qualquer porto e sendo feito somente por caminhões. Além da poluição e do custo, temos a precariedade das rodovias e a ausência de sequer 1 km trafegável em via férrea”.

### **Pioneira**

Ivana Bastos foi uma das autoridades a falar durante a abertura do evento. Além de deputada estadual, ela é a primeira mulher, em 191 anos, a presidir a Assembleia Legislativa da Bahia.

Em seu discurso, Ivana ressaltou o fortalecimento do setor com cada vez mais mulheres assumindo cargos de liderança e trazendo um olhar mais completo para a gestão de negócios.

Em seguida, citou que há pontos de lentidão na obra da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), mas destacou que ela está “quase pronta” e como essa entrega será importante para o estado. No ano passado, os trabalhos da primeira etapa da ferrovia, que ligará as cidades de Caetité e Ilhéus, foram suspensos com 75% do projeto concluído e, agora, o governo segue em tratativas com a Bamin, responsável pela obra, para trazer investimentos e seguir com a construção.

No total, o projeto conta com três trechos, que vão totalizar 1.527 km de extensão, ligando o Porto de Ilhéus à Figueirópolis (TO), com conexão à Ferrovia Norte-Sul. O ativo será importante para o escoamento de toneladas de minério produzidos no sul da Bahia e dos grãos da região Oeste.

Em seguida, a secretária de desenvolvimento econômico de Salvador, Mila Paes, destacou a importância de trazer fóruns como o Bahia Export à cidade e mostrou, com dados, como o setor portuário movimenta a economia e precisa de mais atenção do olhar público e privado. “A gente não pode esquecer de destacar esta região para a infraestrutura nacional. Só no primeiro bimestre deste ano, tivemos um crescimento de 6,3% em movimentação de cargas nos portos. Em 2025, foram mais de 6.700 mil empregos neste setor, um crescimento de 47% em relação a 2024”.

### Infraestrutura elétrica

Paulo Guimarães, presidente do Bahialveste, estatal vinculada ao Estado, representou o governador Jerônimo Rodrigues, que não pôde comparecer ao evento. Ele confirmou os gargalos citados pelos colegas, mas disse que muitos estão sendo encaminhados.

“É óbvio que temos não só no estado, mas no país, problemas com infraestrutura, mas quero ressaltar que alguns estão sendo encaminhados, e um deles é a infraestrutura elétrica. Hoje a Bahia tem mais de 8 mil quilômetros de linhas transmissão, e ano que vem terá mais 4,5 quilômetros, o que trará um desafio muito grande para aproveitarmos o nosso grande potencial de geração de energia limpa. Inclusive, a energia limpa é atualmente uma grande alavanca de desenvolvimento na região semiárida do estado. Outro desafio que precisa ser superado na Bahia é a conectividade, o que trará um novo patamar de desenvolvimento para a nossa região”, pontuou.

De acordo com ele, há um olhar especial para a infraestrutura do Oeste da Bahia, que vem se desenvolvendo industrialmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2026

## BRASIL EXPORT - JULIÃO DEFENDE ARTICULAÇÃO E MUDANÇA DE POSTURA NA INFRAESTRUTURA

CEO do Brasil Export propõe agenda voltada ao futuro, com união entre lideranças e melhor uso de ativos logísticos

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Em seu discurso, Fabrício Julião destacou que, em vez de focar nas limitações históricas, é preciso “criar a figura do otimismo” e trabalhar em uma agenda voltada para o futuro**

Na abertura do Bahia Export, realizada na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), em Salvador, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, direcionou sua fala para a necessidade de articulação entre lideranças e para uma mudança de postura diante dos entraves históricos da infraestrutura no estado.

Ao saudar o público, Julião destacou a presença feminina no setor, tradicionalmente marcado pela predominância masculina. “Quando vejo um auditório lotado de mulheres aqui, vejo a grande conquista da infraestrutura brasileira”, afirmou, ao associar a diversidade ao avanço do segmento.

Ele também ressaltou o papel dos investimentos e a importância da participação de agentes institucionais no fórum, dirigindo-se ao presidente do Bahialveste, Paulo Guimarães. Segundo Julião, a proposta do Bahia Export nasceu justamente da ideia de reunir um conselho multissetorial com as principais lideranças, capaz de discutir soluções de forma integrada.

Ao longo do discurso, o executivo defendeu uma mudança de abordagem diante dos desafios estruturais. Em vez de focar nas limitações históricas, afirmou que é preciso “criar a figura do otimismo” e trabalhar em uma agenda voltada para o futuro. Para ele, setores como mineração, infraestrutura e portos têm papel central na dinâmica econômica do estado e não podem perder protagonismo. Disse ainda que uma eventual queda de desempenho dessas áreas teria impacto direto sobre Salvador e sobre o nível de emprego.

Julião também chamou atenção para distorções no planejamento de ativos logísticos, ao comparar realidades distintas. Citou, de um lado, a ausência de um aeroporto regional compatível com a dimensão do Porto de Santos (SP). De outro, mencionou estruturas subutilizadas na Bahia, como uma pista de grande porte em Valença sem operação efetiva.

Ao encerrar, o CEO reforçou que o Bahia Export deve atuar de forma contínua na articulação política e institucional. Segundo ele, o avanço da agenda depende de cobrança permanente e coordenação entre os atores do setor, como forma de impulsionar o desenvolvimento e recuperar o protagonismo econômico do estado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## BRASIL EXPORT - BAHIA ENFRENTA SITUAÇÃO CRÍTICA SEM MALHA FERROVIÁRIA

Gargalos de acessibilidade das regiões produtoras aos portos e terminais portuários foram debatidos no Bahia Export

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Problemas em rodovias, ausência de ferrovias operantes e dificuldades de acesso a portos foram abordados por especialistas em um dos painéis do primeiro dia do Bahia Export**

A deficiência na infraestrutura de transportes da Bahia tem se consolidado como um dos principais entraves ao desenvolvimento econômico do estado.

Problemas em rodovias, ausência de ferrovias operantes e dificuldades de acesso a portos afetam diretamente o escoamento da produção e elevam os custos logísticos. O tema foi abordado na quinta-feira (9) durante o primeiro dia do Fórum Bahia Export, em Salvador.

Segundo Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), o problema é estrutural e envolve a falta do essencial. “O discurso é o básico que se precisa, e nós não temos o básico”, afirmou.

Mesmo sendo um estado com grande potencial econômico, com destaque para a produção mineral, agrícola e florestal, a falta de infraestrutura limita seu crescimento. “É um estado riquíssimo, mas falta o básico, que são rodovias e ferrovias. Nós éramos o quarto PIB do Brasil, hoje somos o sétimo. Se não abrir os olhos, vamos passar a ser o oitavo. Essa deficiência na matriz logística da Bahia tem causado prejuízos incalculáveis”.

Oliva destacou os importantes investimentos realizados no setor portuário, a partir dos arrendamentos nos portos baianos, e também dos terminais privados. Para o empresário, o maior desafio da Bahia é resolver seus gargalos logísticos.

“O problema da acessibilidade é um problema nacional, todos nós aqui sabemos, mas a Bahia eu diria, infelizmente, que é o pior estado brasileiro em termos de infraestrutura, seja rodoviária, seja ferroviária. Os portos são uma passagem, um facilitador da economia nacional. Para essas cargas

chegarem, quanto mais ágil, mais barato, e para isso é preciso ter uma melhor acessibilidade”, reforçou.

O painel contou com as participações de José Demétrius Moura, diretor de Relações com o Mercado da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba); Helano Pereira Gomes, vice-presidente Executivo da Ultracargo; e Roberta Carvalhal, diretora Jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons. A moderação foi da jornalista Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/04/2026

## **BRASIL EXPORT - BAHIA DESPONTA COMO NOVA FRONTEIRA MINERAL, MAS LOGÍSTICA É DESAFIO**

Painel do Bahia Export destaca potencial produtivo do estado e entraves para expansão de investimentos

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***O avanço da mineração e o protagonismo da Bahia no cenário nacional foram debatidos durante o painel “A nova fronteira mineral e o protagonismo do estado” do Bahia Export***

O avanço da mineração e o protagonismo da Bahia no cenário nacional estiveram no centro dos debates do painel “A nova fronteira mineral e o protagonismo do estado”, realizado durante o Bahia Export, em Salvador, na quinta-feira (9). O encontro reuniu representantes do governo federal e da iniciativa privada para discutir oportunidades e desafios do setor.

Durante o debate, o diretor do Ministério de Minas e Energia, Anderson Arruda, destacou a relevância crescente da Bahia na produção nacional. Segundo ele, o estado já ocupa posição de destaque no agronegócio, sendo o sétimo maior produtor de grãos do país, com cerca de 15 milhões de toneladas por ano, além de figurar como o segundo maior produtor de algodão no Brasil.

Apesar do cenário positivo, Arruda alertou para pressões no mercado de insumos agrícolas, com impactos diretos na mineração de fertilizantes. Ele apontou que o aumento do diesel, do qual cerca de 30% é importado pelo Brasil, eleva custos logísticos e afeta a cadeia produtiva. Soma-se a isso a alta no preço de fertilizantes como a ureia, cuja dependência externa chega a 40%, além do encarecimento do frete marítimo e de seguros internacionais.

O cenário global também contribui para a instabilidade. A redução da oferta de insumos, com destaque para a diminuição das exportações de enxofre e fosfatos por países como a Rússia, tende a pressionar ainda mais os preços. Diante disso, Arruda defendeu a necessidade de destravar projetos de exploração mineral no país, especialmente de fosfato, além de avançar no licenciamento ambiental.

Na visão do setor privado, a expansão da atividade mineral também depende de melhorias estruturais. Para o CFO da Galvani, Milson Mundim, a falta de segurança institucional ainda limita investimentos, especialmente em infraestrutura logística. “As ferrovias não avançam porque precisamos de mais segurança para investir. É preciso pragmatismo na tomada de decisão”.

Já o country manager da Atlantic Nickel no Brasil, Danilo Casalino, ressaltou o potencial competitivo do Brasil em um cenário global de descarbonização. “Se a proposta é descarbonizar o mundo, faz

sentido produzir materiais a partir de um país com matriz energética majoritariamente limpa, como o Brasil”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2026

## BRASIL EXPORT - BRASIL PRECISA AVANÇAR EM TECNOLOGIA PARA EXPLORAR TERRAS RARAS

Bahia tem potencial para liderar setor no Brasil, mas precisa avançar em tecnologia em até cinco anos para não perder espaço global

Por BEATRIZ DE CASTELA [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)



***Durante sua apresentação, Carballal disse que o principal desafio não é a disponibilidade dos recursos no estado, mas a falta de domínio tecnológico para processamento***

Durante painel do Fórum Bahia Export, na quinta-feira (9), em Salvador, o presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM), Henrique Carballal, fez um alerta ao setor produtivo: a Bahia tem potencial para se tornar protagonista no mercado global de terras raras, mas precisa avançar em tecnologia e industrialização para não desperdiçar a oportunidade.

As chamadas terras raras são um grupo de 17 elementos metálicos relativamente abundantes, com valor estratégico na aplicação em tecnologias de ponta, como inteligência artificial, robótica, computação avançada e veículos autônomos.

O principal desafio, de acordo com o executivo, não é a disponibilidade dos recursos no estado, mas a falta de domínio tecnológico para processamento. Atualmente, a China concentra a maior parte da cadeia produtiva, incluindo as etapas de separação e purificação, essenciais para uso industrial.

Para tentar mudar esse cenário, a CBPM negocia a instalação de três plantas industriais na Bahia em parceria com uma empresa estrangeira. A proposta é viabilizar a produção local de compostos como carbonatos e óxidos de terras raras, agregando valor e reduzindo a dependência da exportação de matéria-prima bruta.

O estado soma 1.169 requerimentos de pesquisa mineral voltados a terras raras, posicionando-se entre os principais polos do país, ao lado de Minas Gerais e Goiás. A região do Complexo de Jequié, no sudoeste baiano, concentra as áreas mais promissoras.

A própria CBPM entrou recentemente nesse movimento, com 61 requerimentos protocolados, os primeiros da história da companhia nesse segmento. Parte dessas áreas está em estágio avançado e localizada em depósitos de argila iônica, considerados mais viáveis para exploração.

Carballal também destacou o caráter estratégico e urgente do tema. Ao citar um caso da Bolívia, que retardou a exploração de lítio e agora enfrenta mudanças tecnológicas no setor de baterias, o presidente da CBPM reforçou que o tempo é um fator crítico. “Se a gente vacilar, nossos minerais vão continuar no solo”, afirmou.

A estimativa é de que a janela de oportunidade para viabilizar projetos no setor seja de quatro a cinco anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2026

## BRASIL EXPORT - GOVERNO APOSTA NO PODER DAS COMPRAS PÚBLICAS PARA REAQUECER INDÚSTRIA

Gabriela Maretto explicou como as compras do Estado, que representam cerca de 16% do PIB, estão sendo usadas para garantir previsibilidade ao setor privado

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



***Gabriela Maretto disse durante sua apresentação que o Brasil atravessa uma recuperação macroeconômica, com crescimento do PIB, queda do desemprego e controle da inflação***

Durante o Bahia Export, realizado nesta quinta-feira (9), a diretora de Programa do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI), Gabriela Maretto, apresentou a estratégia do governo federal para alavancar a atividade industrial por meio das contratações públicas, tratadas como instrumento de desenvolvimento econômico, social e ambiental.

A diretora, que também coordena a Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável (CICS), afirmou que o Brasil atravessa uma recuperação macroeconômica, com crescimento do PIB, queda do desemprego e controle da inflação, com reflexos na redução da pobreza e na melhoria da distribuição de renda.

Apesar do avanço nos investimentos em infraestrutura, que ultrapassaram R\$ 76 bilhões, o país ainda enfrenta o desafio de reverter a perda de participação da indústria no PIB. Desde 2023, a estratégia é usar o poder de compra do Estado.

As compras públicas movimentam cerca de 16% do PIB, o que indica potencial para estimular o mercado interno. Maretto apontou desequilíbrio nas políticas de incentivo, com foco predominante no “lado da oferta”, e defendeu que a previsibilidade da demanda pública é decisiva para viabilizar investimentos privados.

Ela afirmou ainda que o Estado não deve agir como um consumidor comum, citando os Estados Unidos, que adotam margens de preferência desde a década de 1950. No Brasil, essa diretriz aparece em políticas como o Novo PAC e o programa Nova Indústria Brasil (NIB), com exigências de conteúdo local e prioridade a fornecedores nacionais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/04/2026

## BRASIL EXPORT - BANCO DO NORDESTE COMBINA CRÉDITO E CÂMBIO PARA AMPLIAR COMPETITIVIDADE

Superintendente estadual do BNB na Bahia aponta protagonismo no financiamento e expansão das linhas voltadas ao comércio exterior

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A atuação do Banco do Nordeste (BNB) como principal agente de financiamento de longo prazo e indutor de competitividade na região foi o eixo da apresentação de Pedro Lima Neto, superintendente estadual da instituição na Bahia, durante o primeiro dia do Bahia Export, em Salvador.

Ao contextualizar o papel do banco, que soma 73 anos de atuação, ele destacou o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) como principal ferramenta para reduzir assimetrias regionais. Segundo explicou, o fundo oferece condições diferenciadas de crédito para

estimular investimentos produtivos no Nordeste, com taxas mais competitivas, prazos longos e possibilidade de financiar até a totalidade dos projetos.



**Ao contextualizar o papel do Banco do Nordeste, que soma 73 anos de atuação, Pedro Lima Neto destacou o FNE como principal ferramenta para reduzir assimetrias regionais**

“A gente administra o FNE, que é um fundo específico voltado para amenizar a diferença entre os estados da nossa área de atuação e os do Sudeste”, afirmou. De acordo com ele, o objetivo é tornar empresas da região mais competitivas, incentivando a instalação e a

expansão de atividades industriais, comerciais, de serviços e do agronegócio.

Mesmo com uma rede de 59 agências na Bahia, Lima Neto ressaltou o peso do banco na economia estadual. Mais de 50% dos financiamentos de longo prazo estruturantes no estado passam pelo BNB, percentual que supera 60% nos setores de comércio, indústria e serviços. No agronegócio, a participação gira em torno de 48%. Ele também destacou o protagonismo no financiamento de projetos de energia, com aplicações que, nos últimos anos, superaram a faixa de R\$ 19 bilhões a R\$ 20 bilhões.

Ao longo da apresentação, reforçou o papel da instituição como fomentadora de grandes projetos de infraestrutura, avaliação que também foi mencionada pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo. Lima Neto citou a atuação do banco em ativos como aeroportos, além das discussões para financiamento de projetos estruturantes, como o Porto Sul, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a ponte Salvador-Itaparica. Segundo ele, mesmo quando não lidera integralmente o funding, o banco participa para reduzir o custo financeiro das operações.

### **Comércio exterior**

No campo do comércio exterior, o superintendente apresentou o portfólio de instrumentos voltados ao ambiente de câmbio, que inclui linhas como ACC, NCE/ CCE, carta de crédito, Finimp e o programa Nordeste Exportação (NExport). A expectativa é que o banco movimente cerca de R\$ 1,4 bilhão nesse segmento em 2026.

O NExport foi destacado como uma das principais ferramentas para apoio direto às exportações. O programa financia até 100% das necessidades de crédito de empresas exportadoras, especialmente industriais e agroindustriais, incluindo capital de giro, produção e comercialização. Lima Neto observou que há maior concentração de operações no setor industrial, embora a linha esteja disponível para empresas de todos os portes.

Ele explicou que o modelo exige vinculação direta com a atividade exportadora. “Você só pode pagar esse produto no vencimento com recursos oriundos de exportação”, disse, ao destacar que o instrumento é voltado para empresas com operação internacional ativa ou planejada.

Sobre o acesso ao crédito, avaliou que o processo é estruturado para ser simples, com maior exigência na etapa cadastral. Após essa fase, segundo ele, o financiamento é liberado com base na necessidade de capital de giro vinculada à operação de exportação.

Para este ano, a expectativa do BNB é de que a Bahia ultrapasse R\$ 400 milhões em operações via NExport, o que deve representar entre 20% e 25% do desempenho total do banco nessa linha. Segundo Lima Neto, o estado mantém posição central dentro da estratégia da instituição, por concentrar a maior economia da área de atuação do banco.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

### BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

## PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT 2026

#### 10 | ABRIL | HOJE

08h00 Credenciamento e boas-vindas

08h30 Painel 5: Impacto das energias renováveis e dos investimentos em sustentabilidade no PIB da Bahia

Moderação: Luciana Fialho, Jornalista

Debatedores: Cristina Wadner, Advogada e especialista em Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Direito Processual Civil; Eduardo Farias Topázio, Diretor-Geral do INEMA – Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos; Maira Peruzzo, Gerente de Relações Institucionais da Acelen Renováveis; Raissa Pimentel, Doutora e mestre em direito e sustentabilidade pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); Vladson Menezes, Diretor-Executivo da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB)

09h30 Apresentação de Luiz Gavazza, Diretor-Presidente da BahiaGás

10h20 Intervalo

10h40 Painel 6: Baía de Todos os Santos, a Singapura das Américas e Capital da Amazônia Azul

Moderação: Mila Paes, Secretária de Desenvolvimento Econômico, Emprego e Renda da Prefeitura de Salvador (SEMDEC)

Debatedores: Bruno Martin, Director Trading Cotton da Bunge Alimentos; Guilherme Nogueira Dutra, Diretor Comercial da Wilson Sons; Josias Cruz, Presidente da Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Luís Eduardo Magalhães (ACICLEM); Waldeck Ornêlas, consultor associado do Instituto Desenvolve Bahia

11h40 Apresentação de Matheus Dias, Secretário Extraordinário do Sistema Viário Oeste – Ponte Salvador-Itaparica

12h00 Apresentação de Marcus Cavalcanti, Secretário-Especial do PPI

12h30 Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/04/2026

### TRANSPORTES – RODOVIAS - SERGIPE AMPLIA DUPLICAÇÃO DA BR-101 E DESTRAVA R\$ 530 MILHÕES EM NOVOS PROJETOS

Trecho de 8 km é liberado ao tráfego enquanto ordens de serviço autorizam expansão no sul do estado; ministro participou da agenda

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**“O presidente Lula iniciou a duplicação da BR-101 em todo o país em 2023, e nós temos o compromisso de concluir essa duplicação”, declarou George Santoro durante o evento**

O ministro dos Transportes, George Santoro, participou na quinta-feira (9) da entrega de 8 quilômetros de pista duplicada da BR-101, no trecho entre Maruim e Pedra Branca, em Sergipe. Na mesma agenda, foram assinadas três ordens de serviço que somam mais de R\$ 530 milhões em novos

investimentos em obras rodoviárias no estado.

A duplicação da estrada é uma demanda histórica da população e do setor produtivo, aguardada há mais de dez anos. Durante esse período, as obras enfrentaram paralisações e baixo ritmo de execução, em função de restrições orçamentárias.

“O que a gente está vendo aqui é um esforço do Governo do Brasil, com o Congresso Nacional e a bancada de Sergipe, que garantiu recursos e planejamento para esses projetos e evitou a demora que vimos no passado. O presidente Lula iniciou a duplicação da BR-101 em todo o país em 2023, e nós temos o compromisso de concluir essa duplicação”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

O novo trecho duplicado inclui o Trevo de Maruim, a Ponte sobre o Rio Sergipe e a Ponte sobre o Rio Ganhamoroba e se soma aos 8 já entregues, totalizando 16 quilômetros de pista dupla entre os quilômetros 51,8 e 77,3 da rodovia. O trecho restante, de 9,5 quilômetros, tem previsão de ser concluído até o fim de 2026.

A intervenção ocorreu em um dos pontos mais críticos da BR-101/SE, onde circulam mais de 20 mil veículos por dia e são registradas retenções frequentes. A duplicação amplia a capacidade de tráfego, melhora a fluidez e reforça as condições de segurança para o transporte de cargas e passageiros.



### Novas duplicações

Além da entrega, o ministro também assinou duas ordens de serviço para a duplicação de novos segmentos da BR-101/SE no sul do estado, considerados relevantes para a integração regional e o escoamento da produção. As autorizações contemplam o trecho Estância/Umbaúba, com 16 quilômetros e investimento de R\$ 204,6 milhões, e o segmento entre Umbaúba e Cristinápolis, até a divisa com a Bahia, com 19,1 quilômetros e investimento de R\$ 294,7 milhões.

Com fluxo médio de cerca de 15 mil veículos por dia, o trecho sul da rodovia também é apontado como importante para a conexão entre Sergipe e Bahia e para o escoamento da produção regional.

“A assinatura das ordens de serviço das obras rodoviárias é muito importante para o nosso estado. E a entrega da duplicação desse trecho do nosso município até a divisa com Laranjeiras é um sonho de todos os maruinenses e vizinhos da nossa região”, destacou o prefeito de Maruim, Gilberto Maynard.

### Revitalização da BR-349/SE

Ainda em Sergipe, o ministro dos Transportes autorizou o início das obras de revitalização da BR-349/SE, antiga rodovia estadual SE-335, federalizada em 2025.

O trecho entre Malhada dos Bois e Neópolis, com 40,1 quilômetros de extensão, receberá investimento de R\$ 31,8 milhões para adequação aos padrões federais, com melhoria da capacidade e da segurança viária.

A BR-349/SE conecta a BR-101/SE à região de Neópolis, onde está em construção a ponte que ligará a cidade sergipana a Penedo (AL), ampliando a ligação com o estado de Alagoas.

“É uma rodovia importante, conectada à ponte em Neópolis, e que integra uma linha de investimentos de quase R\$ 500 milhões na região, promovendo conexão não só para o turismo, mas também para a produção, do norte de Sergipe ao sul de Alagoas, com desenvolvimento econômico e social”, completou Santoro.

Em Sergipe, os investimentos do Ministério dos Transportes somam cerca de R\$ 340 milhões desde o início da atual gestão, superando o volume aplicado no governo anterior.

Além da BR-101, o estado também recebeu intervenções em outras rodovias federais, como a BR-235, e ações voltadas à modernização da fiscalização e da gestão operacional.

### Demanda antiga

A BR-101 é uma das principais rodovias do país e liga o Brasil de Norte a Sul. Em Sergipe, com 206,7 quilômetros de extensão, é um dos principais eixos logísticos do estado, conectando a divisa com Alagoas, ao norte, à Bahia, ao sul, e atravessando áreas de produção agrícola, industrial e turística.

Desde 2023, cerca de R\$ 100 milhões já foram investidos na duplicação da BR-101 no estado. O contrato atual teve início em agosto de 2021, mas havia registrado execução limitada. A retomada efetiva das obras ocorreu na atual gestão, com ampliação do ritmo e recomposição orçamentária.

O cenário de paralisação começou a mudar em fevereiro de 2023, quando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o então ministro dos Transportes, Renan Filho, estiveram em Maruim (SE) para anunciar a retomada das intervenções. A agenda marcou o início de um esforço para destravar obras de infraestrutura paradas em diferentes regiões do país.

Desde então, no trecho norte, que compreende cerca de 25,5 quilômetros em duplicação, os investimentos já ultrapassam R\$ 115 milhões no atual governo, ante R\$ 16 milhões executados na gestão anterior.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2026

### TRANSPORTES - PORTOS – AEROPORTOS - APS AUTORIZA ATRACAÇÃO PRIORITÁRIA DE NAVIO COM GASOLINA EM SANTOS

Decisão considerou risco de desabastecimento em São Paulo apontado pela ANP e efeitos de tensões no exterior

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**De acordo com a APS, a decisão foi baseada em parecer da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que apontou risco de desabastecimento de combustíveis no estado de São Paulo**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) autorizou a atracação prioritária do navio MH Buiki, de bandeira panamenha, carregado com 17.974 toneladas de gasolina tipo A

no Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (Tegla), em Santos (SP). A operação de cabotagem, com origem em Madre de Deus (BA), foi concluída em 30 de março. O volume transportado equivale a cerca de 600 caminhões-tanque.

Segundo a APS, a decisão foi baseada em parecer da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que apontou risco de desabastecimento de combustíveis no estado de São Paulo. A avaliação considerou impactos sobre a cadeia de distribuição decorrentes do conflito envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, com efeitos sobre o fluxo internacional de petróleo e derivados, especialmente em razão de restrições no estreito de Ormuz para embarcações de determinados países.

De acordo com a autoridade portuária, a priorização de atracação segue normas específicas e pode ocorrer em situações emergenciais — como casos de tripulantes acidentados ou avarias — ou por decisão discricionária, quando há entendimento de que a medida atende ao interesse público. A APS cita como precedente a adoção de prioridade para navios com doações destinadas ao Rio Grande do Sul durante as enchentes de 2024.

No caso do MH Buiki, a Diretoria de Operações (Diope) avaliou que havia risco concreto de desabastecimento não apenas de gasolina, mas também de outros insumos, justificando a autorização excepcional. Segundo a APS, a medida teve como objetivo reduzir o risco de falta de combustível no mercado paulista.

O Porto de Santos recebe embarcações com combustíveis diariamente, que normalmente seguem uma fila de atracação conforme a ordem de chegada. Ainda assim, a APS informou que vem recebendo novos pedidos de prioridade, analisados caso a caso. Em uma dessas solicitações, a Diope negou o pedido de outra empresa, sob o argumento de que seis navios com carga semelhante já aguardavam na fila, mantendo o critério de não alterar a ordem entre embarcações do mesmo tipo de produto.

A APS também informou que, no momento, todos os berços destinados a granéis líquidos estão em operação e o fluxo no terminal ocorre dentro da normalidade, sem interrupções.

Em manifestação institucional, a autoridade portuária afirmou que acompanha os desdobramentos do cenário internacional e seus possíveis reflexos sobre o abastecimento no país, destacando que decisões como a priorização de atracação são adotadas após análise técnica e com base em informações de órgãos reguladores.

Fonte: **BÉ NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/04/2026

### TRANSPORTES - PORTOS – AEROPORTOS - RECIFE PASSA A TER VOOS DIRETOS PARA CABO VERDE A PARTIR DE MAIO

Nova rota com duas frequências semanais amplia conexões do Nordeste com a África, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos

**Da Redação** [redacao.jornal@redebenevents.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenevents.com.br)

Os voos diretos entre o Recife (PE) e a cidade de Praia, em Cabo Verde, começam no próximo dia 7 de maio. A operação, anunciada em fevereiro pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) será realizada pela Cabo Verde Airlines e amplia a conectividade internacional do Brasil, com novos voos semanais ligando o Nordeste ao continente africano.

A rota contará com duas frequências semanais entre o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes e a cidade de Praia. As partidas do continente africano ocorrerão às quintas e sábados, às 18h30, com chegada ao Recife às 22h30. Já os voos de retorno sairão da capital pernambucana às sextas e domingos, à 0h30, com pouso previsto para as 4h30.

Segundo o MPor, a operação representa um avanço na retomada e na ampliação das ligações entre o Brasil e a África, fortalecendo não apenas o turismo, mas também as relações comerciais e culturais entre os países. Cabo Verde é considerado um ponto estratégico de conexão entre continentes, o que amplia as possibilidades de integração do Brasil com outros mercados internacionais.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a nova rota está alinhada à estratégia de expandir a malha aérea internacional e descentralizar os voos, valorizando aeroportos fora do eixo Sul-Sudeste. “A rota representa mais um passo na ampliação da conectividade do país, fortalece a malha aérea internacional e é essencial para gerar empregos, impulsionar o turismo e ampliar oportunidades econômicas”, afirmou.

O Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes vem ampliando sua oferta de destinos no exterior, com novas rotas e retomadas estratégicas, especialmente para a Europa, América do Sul e, agora, África. De 2024 para 2025, o número de passageiros internacionais cresceu cerca de 36,1%, chegando a 241.726 viajantes.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

### PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO TENTA ‘RECUPERAR’ IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO

Procuradoria da Fazenda recorreu contra decisão liminar que barrou a cobrança de 12% sobre a exportação de petróleo

**Do Estadão Conteúdo**



#### **A decisão que suspendeu a cobrança atende ao pedido de cinco multinacionais do petróleo**

A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), órgão jurídico vinculado ao Ministério da Fazenda, recorreu contra a decisão da Justiça Federal no Rio de Janeiro que barrou a cobrança de 12% de imposto de exportação de petróleo.

A confirmação do recurso, chamado de agravo de instrumento, é do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF2), que tem competência sobre os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

A decisão que suspendeu a cobrança é do juiz federal Humberto de Vasconcelos Sampaio, da 1ª Vara Federal do Rio de Janeiro, foi na terça-feira (7) e atende ao pedido de cinco multinacionais do



petróleo: Total Energies (França), Repsol Sinopec (Espanha e China), Petrogal (Portugal), Shell (anglo-holandesa) e Equinor (Noruega).

A cobrança de 12% de Imposto de Exportação consta na Medida Provisória (MP) 1.340/2026, publicada em 12 de março.

A MP foi editada em uma tentativa de conter à escalada de derivados de petróleo no país, em meio à guerra no Oriente Médio, que levou distúrbios à cadeia produtiva do petróleo e aumento de preços.

Segundo o governo, imposto de exportação é para compensar a queda de arrecadação provocada pela zeragem das alíquotas do PIS e da Cofins, tributos federais que incidem sobre o óleo diesel. O governo promoveu também subvenção (espécie de reembolso) para importadores e produtores de diesel.

As companhias que se sentiram prejudicadas alegam que o imposto tinha finalidade “meramente arrecadatória”, ferindo o princípio da anterioridade, que proíbe a cobrança de tributos sem um tempo mínimo determinado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DEVOLVERÁ DIFERENÇA DE PREÇO DE LEILÃO DE GÁS**

Produto foi vendido por até o dobro do valor de tabela da estatal

### ***Da Agência Brasil***

A Petrobras devolverá aos clientes os valores pagos a mais no leilão de gás ocorrido no dia 31 de março. O produto chegou a ser vendido com preços até 100% maiores que os cobrados na tabela da estatal.

A estatal informou que arcará com a diferença entre o Preço de Paridade de Importação (PPI), divulgado pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) para o período de 23 a 27 de março, e os lances arrematados pelos distribuidores que participaram do leilão.

Em anúncio na quarta-feira (8), a petrolífera disse que executará a “neutralização dos efeitos de preço decorrentes do leilão de gás liquefeito de petróleo (GLP)”.

“A decisão é sustentada por análises econômicas e de risco, leva em conta a excepcionalidade do contexto mercadológico atual, decorrente do conflito no Oriente Médio. Considera também as manifestações de órgãos de controle e regulatórios, tais como ANP e Secretaria Nacional do Consumidor”, diz a nota.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **PETRÓLEO E GÁS - ENTIDADES PEDEM RIGOR EM AUMENTO DE BIODIESEL NO DIESEL**

Governo pretende acelerar o aumento de 15% para 17% na mistura

### ***Do Estadão Conteúdo***

Entidades do setor de combustíveis alertaram nesta quinta-feira que o aumento da mistura do biodiesel no diesel deve seguir rigidez técnica, e que “as crises conjunturais ou volatilidade no mercado internacional não devem ser utilizadas como fator de simplificação de procedimentos técnicos ou o afrouxamento de requisitos de qualidade”.

Assinada pelas principais associações do setor, a nota é uma resposta ao desejo do governo de acelerar o aumento de 15% para 17% a mistura do bio combustível no diesel fóssil, como determina a Lei dos Combustíveis do Futuro, para aumentar a oferta de diesel ao mercado em um momento de escassez e preços altos.

“O Brasil possui frota de veículos a diesel extremamente diversificada e, neste contexto, o respeito ao consumidor final e a eficiência da cadeia logística nacional dependem de especificações rigorosas que não podem ser flexibilizadas por fatores de mercado momentâneos”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **POLÍTICA - SABATINA DE JORGE MESSIAS SERÁ DIA 29**

O anúncio foi feito pelo senador Weverton Rocha (PDT-MA), relator do processo de indicação do advogado-geral da união ao STF

**Da Agência Brasil**



**Jorge Messias (foto) foi indicado para a vaga do ministro Luís Roberto Barroso, que anunciou aposentadoria antecipada do STF em outubro de 2025**

A sabatina do advogado-geral da União, Jorge Messias, para vaga de ministro no Supremo Tribunal Federal (STF), será no dia 29 de abril. A informação foi repassada nesta quinta-feira (9) pelo relator do processo de indicação de Messias na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) no Senado, Weverton Rocha (PDT-MA).

Segundo o relator, a previsão é que a sabatina ocorra pela manhã e que, no mesmo dia, o plenário do Senado vote a indicação de Messias à vaga no STF. Em entrevista coletiva no Senado, após ter a indicação de relator oficializada, o senador afirmou que a apresentação do relatório no colegiado ocorrerá na próxima quarta-feira (15).

“Vou ler o relatório na próxima semana e ficou combinado que a sabatina será dia 29 pela manhã, seguindo o mesmo rito: terminada a sabatina, traremos para o plenário para a análise dos senadores e senadoras o que ficou decidido na CCJ.”

O senador disse que as datas para apresentação do relatório e da sabatina foram definidas após conversas do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP) com o presidente da CCJ, Otto Alencar (PSD-BA).

Para tomar posse como ministro do STF, Messias precisará passar por sabatina na Comissão de Constituição e Justiça do Senado (CCJ) e ter o nome aprovado em votação tanto no colegiado quanto no plenário da Casa. Para ter seu nome aprovado, ele precisa de pelo menos 41 votos dos senadores em plenário.

Na semana passada, a Presidência da República entregou a documentação de Jorge Messias, formalizando sua indicação à vaga de ministro do STF. A escolha do indicado é uma prerrogativa constitucional exclusiva do presidente da República.

A documentação era aguardada para dar sequência ao processo de análise do nome do advogado. A indicação oficial ocorreu pouco mais de quatro meses após o anúncio do nome pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no dia 20 de novembro do ano passado. O senador disse ainda que vai conversar com Messias para tratar do relatório e da sabatina. O parlamentar adiantou que seu relatório será favorável à aprovação de Messias.



Na avaliação do relator, o advogado-geral da União preenche todos os requisitos para o cargo, a exemplo do notável saber jurídico e da reputação ilibada. Ele disse ainda acreditar que o ambiente para a aprovação do nome de Messias é favorável.

“Já se passaram quatro meses [desde a indicação] e de lá para cá ele dialogou, fez visitas a diversos senadores e tem aberto mais portas. Arrisco dizer que ele já está mais ou menos com o caminho construído para ser aprovado no plenário do Senado Federal.”

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 10/04/2026*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **PIB em alta**

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) divulgou, nessa quinta-feira, dia 9, a Carta de Conjuntura nº 70, na qual projeta um crescimento de 1,8% para o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro neste ano. O relatório demonstra um otimismo moderado, fundamentado na tese de que a economia nacional possui uma rigidez positiva capaz de resistir ao cenário de extrema tensão geopolítica global. Mesmo com o início do conflito entre Estados Unidos, Israel e Irã em fevereiro e o consequente aumento nos preços internacionais do petróleo, o instituto avalia que dinâmicas internas sólidas servem como amortecedores para os choques externos.

#### **Renda familiar**

O principal motor desse crescimento, segundo o estudo, é o fortalecimento da renda disponível das famílias, impulsionado pela política de aumento real do salário mínimo. Esse incremento no poder de compra sustenta o consumo interno, que é o componente de maior peso no cálculo do PIB realizado pelo IBGE. Somado a isso, a manutenção do volume de crédito disponibilizado pelo sistema financeiro nacional permite a continuidade de investimentos privados e do consumo, garantindo que a demanda agregada permaneça aquecida apesar das incertezas no Estreito de Ormuz.

#### **Comércio global crescente**

No campo das contas públicas, o Ipea aponta que o Estado seguirá as diretrizes do novo arcabouço fiscal, equilibrando o aumento de gastos sociais e de saúde com a expansão das receitas públicas. No setor externo, a expectativa é de que o comércio mundial continue crescendo, motivado por investimentos em inteligência artificial e pelo aumento global nos gastos com defesa e armamentos. O instituto recorda que conflitos anteriores, como o da Ucrânia em 2022, não impediram a expansão do comércio global, sugerindo que o Brasil pode encontrar oportunidades comerciais mesmo em uma economia de guerra.

#### **No quadriênio**

Caso a projeção de 1,8% se concretize, o desempenho acumulado da economia brasileira entre 2023 e 2026 atingirá a marca de 10,7%. Esse resultado seria significativamente superior aos dois períodos de quatro anos anteriores, superando em cinco pontos percentuais o quadriênio de 2019 a 2022 e em quase um ponto percentual o intervalo entre 2015 e 2018. Para o ano de 2027, o Ipea já antecipa uma aceleração moderada, com uma estimativa de crescimento de 2% para o PIB nacional.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 10/04/2026*

### **POLÍTICA - VETO AO PL DA DOSIMETRIA SERÁ VOTADO ‘O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL’**

Esse é o desejo do presidente do Senado, Davi Alcolumbre. Lula vetou o projeto que poderia reduzir a pena dos condenados pelo 8/1, entre eles Bolsonaro

**Do Estadão Conteúdo**



***Davi Alcolumbre disse que “essa pauta cabe única e exclusivamente ao presidente do Senado” e avisou que vai exercer essa prerrogativa conferida pela Constituição***

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União- -AP), afirmou nesta quarta-feira, 8, que está em diálogo com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), para definir a data da próxima sessão do Congresso Nacional que analisará vetos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), incluindo o chamado PL da

Dosimetria.

O projeto poderia reduzir as penas impostas ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e a outros réus condenados por tentativa de golpe após as eleições de 2022.

“Essa pauta cabe única e exclusivamente ao presidente do Senado e eu vou exercer essa prerrogativa conferida pela Constituição. O meu desejo é, o mais rápido possível, fazermos uma sessão do Congresso Nacional para deliberarmos um assunto relevantíssimo e que carece da deliberação do Congresso, que é o veto ao projeto de lei da dosimetria”, disse Alcolumbre.

A manifestação ocorreu após pedidos de senadores da oposição para que seja apreciado o veto integral do presidente Lula ao projeto da dosimetria. Alcolumbre esclareceu que a pauta ainda deve ser definida e que não necessariamente englobará todos os itens pendentes de votação.

Os parlamentares aprovaram em 18 de dezembro do ano passado o PL da Dosimetria, para redução das penas aplicadas pelo Supremo Tribunal Federal (STF) a Bolsonaro e a outros condenados pela tentativa de golpe de Estado e pelos atos antidemocráticos de 8 de janeiro de 2023. O ex-presidente foi condenado a 27 anos e três meses de prisão.

Com o projeto, Bolsonaro teria a pena reduzida para 20 anos, com diminuição do tempo de regime fechado para dois anos e quatro meses. De acordo com o rito legislativo, o texto precisava ser submetido à sanção presidencial.

Em 8 de janeiro deste ano, três anos após os atos de vandalismo em Brasília, Lula assinou um veto integral ao projeto aprovado pelo Congresso.

“Oito de janeiro está marcado pela história como o dia da vitória da nossa democracia. Vitória sobre os que tentaram tomar o poder pela força, desprezando a vontade popular expressa nas urnas. Os que sempre defenderam a ditadura, a tortura e o extermínio de adversários, e pretendiam submeter o Brasil a um regime de exceção”, disse Lula.

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), filho do ex- -presidente e pré-candidato à Presidência da República, reagiu na época afirmando que Lula é “movido a ódio e ideologia” e que o veto é uma “perseguição política escancarada, seletiva e injusta”.

### **Entenda o PL da Dosimetria**

O projeto de lei da Dosimetria altera a forma como serão calculadas as penas para crimes contra o Estado Democrático de Direito. Pelo texto, quando a tentativa de abolição do Estado Democrático e o crime de golpe de Estado forem praticados dentro do mesmo contexto, deixa de haver a soma das penas. Nessa situação, passa a prevalecer apenas a punição mais severa.

A proposta tem como eixo central a revisão da dosimetria penal, com mudanças nos patamares mínimo e máximo previstos para cada tipo penal e na metodologia geral de cálculo das penas. O texto

também encurta os prazos para a progressão do regime de cumprimento da pena, facilitando a passagem do regime fechado para o semiaberto ou aberto.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 10/04/2026

## **POLÍTICA - MENDONÇA NEGA ACESSO DE CPI A DADOS SOBRE A MORTE DE 'SICÁRIO'**

CPI do Crime Organizado queria informações sobre investigações do Banco Master  
**Do Estadão Conteúdo**

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou nesta terça-feira, 7, dois pedidos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Crime Organizado, no Senado para compartilhar informações sobre as investigações do Banco Master e da morte de Luiz Phillipi Machado de Moraes Mourão, o “Sicário” de Daniel Vorcaro.

Mendonça argumenta que as informações apuradas pela Operação Compliance Zero e as investigações sobre as fraudes do Master, sob sua relatoria no Supremo, ainda estão em curso e que há diligências pendentes.

O ministro afirma que a divulgação desses dados neste momento poderia comprometer as investigações, mas deixa aberta a possibilidade de reavaliar o pedido no futuro, quando a fase de apuração estiver concluída.

Os dois requerimentos de compartilhamento de dados são de autoria do senador Alessandro Vieira (MDB-SE) e foram aprovados pela CPI na reunião de 11 de março. O parlamentar argumenta que a solicitação é necessária para “compreender se o falecimento de Felipe Mourão evidencia comportamento típico de integrante de verdadeira organização mafiosa”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 10/04/2026

## **POLÍTICA - LULA SANCIONA LEI QUE AMPLIA PENA PARA VIOLÊNCIA CONTRA MULHER**

Novo dispositivo inclui ataques contra filhos, enteados e parentes com objetivo de atingir psicologicamente a mulher

**Do Estadão Conteúdo**



**O presidente Lula também sancionou a lei que determina ao agressor que passe a usar tornozeleira eletrônica imediatamente para manter distância da vítima**

O presidente Luiz Inácio Lula das Silva sancionou nesta quinta-feira, 9, um pacote de leis de combate à violência contra a mulher. Entre as propostas sancionadas estão o uso de tornozeleira eletrônica para agressores em caso de violência doméstica e o PL que estabelece um novo tipo penal.

Aprovado pelo Senado Federal no último mês, o Projeto de Lei (PL) 3880/2024 sancionado pelo presidente inclui a violência contra filhos, enteados e parentes com objetivo de atingir psicologicamente a mulher na Lei Maria da Penha.



O “vicaricídio”, como foi denominado o homicídio, será considerado um crime hediondo, com pena prevista de 20 a 40 anos de reclusão. Ele consiste em “matar descendente, ascendente, dependente, enteado ou pessoa sob guarda ou responsabilidade direta da mulher, com o fim específico de causar-lhe sofrimento, punição ou controle, no contexto de violência doméstica e familiar”.

A pena poderá aumentar em um terço se o crime for praticado na presença da mulher, contra criança ou adolescente, pessoa idosa ou com deficiência, ou em descumprimento de medida protetiva de urgência.

Outra proposta sancionada exige que homens que cometem violência doméstica contra mulheres ou crianças usem tornozeleira eletrônica de imediato. O PL 2942/2024 determina a colocação imediata da tornozeleira, autoriza a aplicação da medida por delegados em cidades sem juiz e amplia os recursos públicos direcionados à compra de equipamentos para monitorar com urgência os agressores.

O juiz, após ser comunicado, terá 24 horas para decidir sobre a manutenção ou a revogação da medida. Caso não aceite, ele precisará explicar o motivo. O projeto coloca como prioridade a compra e manutenção de tornozeleiras e de dispositivos de alerta para as vítimas, permitindo aos governos separar recursos específicos no orçamento para aplicação na proteção à mulher.

### **Maria da Penha**

O texto altera ainda a Lei Maria da Penha para aumentar o adicional de um terço para até metade da pena - hoje, de reclusão de 2 a 5 anos, mais multa - por descumprimento de medidas protetivas, como violação das áreas de exclusão monitoradas eletronicamente (onde o agressor não pode ir), ou remoção, violação ou alteração da tornozeleira sem autorização judicial.

O pacote de leis institui ainda o Dia Nacional de Proteção e Combate à Violência às Mulheres Indígenas, que será celebrado no dia 5 de setembro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **POLÍTICA - DEPUTADA ROSANA VALLE AMEAÇA USAR LEI MARIA DA PENHA CONTRA ERIKA HILTON**

Discussão aconteceu na Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Câmara

### **Do Estadão Conteúdo**

A Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Câmara dos Deputados protagonizou nesta quarta-feira, 8, novas cenas de embates entre deputadas da oposição e a presidente do colegiado Erika Hilton (PSOL-SP). Um grupo de parlamentares tentou aprovar uma moção repudiando a eleição da parlamentar do PSOL.

Deputadas opositoras se revezaram em discursos contra postagens da congressista do PSOL, que rebateu críticas que recebe nas redes sociais como ditas por ‘imbecis’. As posicionistas disseram que a grafia em letras maiúsculas na postagem era uma crítica também às mulheres “cisgênero” (pessoas cuja identidade de gênero corresponde ao sexo biológico atribuído ao nascer).

Em meio a discussões acaloradas, a deputada Rosana Valle (PL-SP) ameaçou usar a Lei Maria da Penha, que pune a violência contra mulheres, contra Erika Hilton.

“A senhora grita e parece que vai partir para uma agressão. Se vier para cima de mim, para me enfrentar, vamos procurar a Lei Maria da Penha porque a senhora tem a força de um homem”, declarou Rosana Valle.

Ela acusou Erika Hilton de insuflar militantes de esquerda que acompanhavam a reunião da Comissão. “A sua fala agressiva está incitando a militância contra nós deputadas que não

concordamos com seu posicionamento. Enquanto mulher a senhora não me representa”, disse a deputada.

Após ouvir uma sequência de críticas, Erika Hilton deixou a cadeira de presidente e se posicionou na bancada de integrantes da comissão para rebater as declarações. Disse que boa parte das deputadas que a criticam agora nunca tinham aparecido para discutir projetos ali e explicou que suas postagens não se referiam às mulheres, muito menos às deputadas.

“(As mensagens são) para essas pessoas que vão para as redes sociais e me ameaçam de morte, que dizem que vão arrancar a minha cabeça, que dizem que eu não mereço estar no Parlamento. Foi para todo esse esgoto, esgoto da sociedade”, disse Erika Hilton.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## POLÍTICA - ZEMA DESCARTA SER VICE DE FLÁVIO BOLSONARO

Ex-governador de Minas Gerais deixou o cargo há duas semanas e reafirmou sua pré-candidatura à presidência da República

**Da Agência Brasil**



**Zema contou ter informado pessoalmente o ex-presidente Jair Bolsonaro, hoje em prisão domiciliar, sobre a intenção de se candidatar**

O ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo) descartou nesta quinta-feira, 9, integrar a chapa de Flávio Bolsonaro (PL-RJ) como vice-presidente e reafirmou a intenção de disputar a Presidência da República. “Levarei minha pré-candidatura até o final”, disse em entrevista à Rádio Gaúcha. Segundo ele, nunca houve “pedido formal” nem conversa sobre o assunto.

A declaração ocorre em meio a especulações sobre um possível convite de Flávio ao ex-governador. Zema disse ficar “lisonjeado” com a menção de seu nome, mas foi categórico ao recusar a posição. O último encontro entre os dois ocorreu há cerca de 30 dias, durante manifestação na Avenida Paulista, em São Paulo.

Zema contou ter informado pessoalmente o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), em agosto do ano passado, sobre a intenção de se candidatar. Segundo ele, Bolsonaro respondeu que quanto mais candidatos a direita tivesse, melhor, pois o campo caminharia unido no segundo turno.

O ex-governador deixou o cargo há duas semanas. A cadeira foi ocupada pelo vice Mateus Simões (PSD), a quem Zema declarou apoio para outubro. “Ele foi meu braço direito, extremamente competente, mas ainda desconhecido por boa parte dos mineiros”, afirmou.

Zema voltou a criticar ministros do Supremo Tribunal Federal (STF). Ele classificou as condutas de Alexandre de Moraes e Dias Toffoli como crimes, e não apenas motivo de impeachment. “É motivo para ir para a cadeia”, disse. O ex-governador ainda propôs criar um agravante penal que tipificaria como traição à pátria atos de servidores públicos que abusem do cargo.

### Reforma administrativa

Entre as medidas que adotaria no governo federal, o ex-governador defendeu reforma administrativa com regras diferenciadas para novos servidores, redução dos atuais 39 ministérios e nova reforma da Previdência com gatilhos automáticos vinculados à expectativa de vida. “A expectativa de vida subiu três meses? A contribuição sobe três meses”, explicou. Zema avaliou como razoável o que foi feito na

reforma de 2019, mas disse que os parâmetros deveriam ter sido atualizados automaticamente desde então.

Ao se diferenciar de Flávio Bolsonaro e de Ronaldo Caiado (PSD), também pré-candidato à Presidência, Zema disse ser o que mais tem criticado o Supremo Tribunal Federal. Ele afirmou ter visto os adversários serem questionados sobre o tema e se esquivarem. “Alguém ficar calado com essa pouca vergonha lá em Brasília, para mim é um absurdo”, disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **POLÍTICA - MARINA SILVA ADMITE DIVERGÊNCIAS NO REDE E REAGE A CRÍTICAS**

Partido acusou a ex-ministra de se recusar a dialogar com a direção, o que ela nega

### **Do Estadão Conteúdo**

A ex-ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, admitiu nesta quarta-feira, 8, que está lidando com divergências internas na Rede Sustentabilidade, legenda que ajudou a fundar. Segundo ela, não há descumprimento do estatuto nem falta de diálogo.

Marina disse que a crise interna não inviabiliza sua candidatura ao Senado por São Paulo. “Não consigo imaginar que alguém possa propor me negar a legenda na Rede Sustentabilidade”, afirmou em entrevista à GloboNews.

As declarações ocorrem um dia após o diretório nacional do partido publicar uma nota criticando sua decisão de permanecer na legenda. A Rede afirmou ter recebido o anúncio com “indignação e perplexidade” e acusou a ex-ministra de se recusar a dialogar com a direção partidária.

Na entrevista, Marina respondeu que não pode “permanecer fazendo de conta que vários diretórios legitimamente eleitos foram dissolvidos e foram impostas direções provisórias”. Acrescentou: “Não posso negar que existem divergências em relação ao programa, ao estatuto e aos princípios fundantes pelos quais milhares de pessoas se mobilizaram para coletar assinaturas”.

“Isso não tem nada a ver com desrespeito ou falta de diálogo”, completou. “Como somos uma federação, quem vai assegurar a legenda é a federação. Não estou descumprindo, em nenhum milímetro, o estatuto, o programa e o manifesto da Rede Sustentabilidade.”

No sábado, 4, último dia da janela partidária, Marina comunicou que permaneceria na legenda. Disse querer trabalhar na “restauração dos princípios e valores” da sigla e citou o manifesto de fundação para embasar sua decisão.

Na mesma nota, declarou apoio à reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e à candidatura de Fernando Haddad ao governo de São Paulo, e formalizou sua candidatura ao Senado pela federação liderada pelo PSOL, ao lado de Simone Tebet, do PSB.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **OPINIÃO – ARTIGOS - A MATEMÁTICA DA PROMOÇÃO: POR QUE ALGUMAS PESSOAS CRESCEM RÁPIDO E OUTRAS FICAM ANOS NO MESMO LUGAR (MESMO SENDO BOAS)**



**RAUL LAMARCA**  
CEO do Hub Livre

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Se você trabalha muito, entrega resultado... mas sua carreira não acompanha, talvez o problema não seja esforço.



### **O erro que quase todo profissional competente comete.**

Existe uma crença silenciosa no mundo corporativo: “Se eu fizer um bom trabalho, a promoção vem.”

Parece lógico. Parece justo.

Mas não funciona assim.

E é por isso que você vê gente muito boa ficando parada... Enquanto outras, nem sempre mais técnicas, avançam.

O problema não é esforço. Nem capacidade. O problema é não entender como a promoção realmente funciona.

### **Promoção não é recompensa.**

Esse é o primeiro choque.

Promoção não é um prêmio pelo que você fez. Promoção é uma decisão de risco.

Quando alguém te promove, a pergunta não é: “Essa pessoa trabalha muito?”

A pergunta é: ela sustenta o próximo nível? Ela aguenta mais pressão? Ela gera mais impacto? E quanto maior o risco percebido, menor a chance da promoção acontecer.

### **A conta invisível que decide sua carreira.**

Toda empresa faz uma conta sobre você. Mesmo que não admita.

Ela observa: o impacto que você gera; o risco de te promover; o retorno esperado no próximo nível.

Eu chamo isso de: a Matemática da Promoção. E ela é representada pela fórmula abaixo:

Promoção = (5 critérios invisíveis) – Risco + Retorno.

O problema? A maioria das pessoas trabalha muito, mas não pontua nesses critérios.

### **Onde quase todo mundo erra.**

Aqui está o erro clássico. A pessoa acha que mais esforço aumenta a chance de promoção.

Então ela: trabalha mais; resolve tudo; assume tudo; se sobrecarrega. E, sem perceber, entra numa armadilha: ela reduz a própria demitabilidade... mas não aumenta a sua promovabilidade.

Ela se torna importante para manter o sistema. Mas não para subir nele.

### **O jogo que quase ninguém percebe.**

Dentro da empresa, existem dois jogos acontecendo: o jogo da execução e o jogo da promoção. A maioria joga só o primeiro. Entrega. Resolve. Mantém. Mas não entra no segundo.

E é por isso que trava.

### **O erro silencioso: virar “bom demais”.**

Aqui entra uma das armadilhas mais comuns. Quando você fica muito bom no que faz, você pode se tornar difícil de substituir. E isso gera um pensamento invisível na liderança: “Se eu tirar essa pessoa daqui... a operação sofre.”

Resultado? Você não sobe. Você fica. Não por falta de mérito. Mas porque o custo de te mover é alto demais.

### **A verdade que pouca gente aceita.**

Agora conecta isso com a sua realidade. Talvez você: trabalhe além do horário; leve problema pra casa; pense no trabalho até quando tenta descansar; e acredita que isso vai ser reconhecido.



Mas aqui vai a verdade difícil: a empresa não mede seu sacrifício, ela mede seu impacto percebido. Sacrifício não entra na conta. Impacto, sim.

### **O ponto que muda tudo.**

Existe um momento na carreira em que esforço deixa de ser diferencial. E passa a ser só, esperado.

A partir daí: cresce quem entende o jogo. A Matemática da Promoção não é sobre trabalhar menos. É sobre parar de investir energia no que não conta.

### **A pergunta que fica.**

Se promoção é uma conta... Quais são esses cinco critérios invisíveis? E quanto você está pontuando em cada um deles hoje?

Se você quiser entender quais são esses critérios e onde você está falhando hoje, fica por aqui, em breve vou apresentar como funciona a Matemática da Promoção.

Raul Lamarca escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às sextas-feiras.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 10/04/2026*

## **FINANÇAS - GOVERNO QUER LIBERAR R\$ 7 BILHÕES DO FGTS**

Intenção é beneficiar 10 milhões de trabalhadores que tinham valores retidos após adesão ao saque-aniversário

### ***Da Agência Brasil***

O governo tem interesse em criar condições de redução do endividamento da população, ainda mais em ano eleitoral

O ministro do Trabalho, Luiz Marinho, afirmou nesta quinta-feira 9, que o governo quer liberar R\$ 7 bilhões do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) de 10 milhões de trabalhadores que tinham o valor retido por terem aderido ao saque-aniversário. A medida deve ajudar a conter o endividamento no país, uma das preocupações do governo em ano eleitoral.

Em entrevista no programa Alô Alô Brasil, apresentado por José Luiz Datena, Marinho citou as duas medidas provisórias assinadas pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para liberar o valor retido do fundo para quem tinha sido demitido e estava com restrição de saque por conta da lei do saque-aniversário.

“Liberamos no primeiro semestre R\$ 12 bilhões para 12 milhões de trabalhadores e, no final do ano, liberamos R\$ 8 bilhões e meio para 14 milhões de trabalhadores”, disse Marinho. “A Caixa (Econômica Federal), no meu entendimento, cometeu um erro aqui porque ela não liberou a totalidade desses recursos”, afirmou.

E complementou: “Tem um resíduo de R\$ 7 bilhões que nós estamos trabalhando e propondo que libere agora. Estamos apurando exatamente a quantidade de trabalhadores e trabalhadoras que vão receber o que é direito legítimo deles, mas acreditamos que é em torno de 10 milhões.”

Na entrevista, Marinho citou o grande processo de endividamento de parte da população. “Nós estamos trabalhando essa lógica de buscar criar condições de redução desse endividamento”, disse. “Criar condições efetivas para que os trabalhadores possam voltar à sua vida normal.”

O saque-aniversário foi criado por lei em 2019 e permite ao trabalhador sacar parte do saldo da conta do FGTS todos os anos no mês de seu aniversário.



No entanto, caso ele seja demitido, poderia sacar apenas o valor referente à multa rescisória, sem ter acesso ao valor integral da conta.

No final do ano passado, o governo editou uma medida provisória para permitir, temporariamente, a liberação do saldo do FGTS retido para trabalhadores que optaram pelo saque-aniversário e foram demitidos entre janeiro de 2020 e 23 de dezembro de 2025.

### 6x1

Marinho também falou sobre o fim da escala 6x1, uma das bandeiras do governo Lula, e disse que seria prudente o presidente deixar tramitar os projetos de lei que estão na Câmara. “E aí o presidente Hugo Motta (Republicanos-PB) teria condição de, imediatamente, caso ele assim tenha a vontade, dialogando com as lideranças da Câmara, pautar em plenário”, disse o ministro, referindo-se ao presidente da Câmara.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## FINANÇAS - POUPANÇA TEM RETIRADA LÍQUIDA DE R\$ 11,1 BILHÕES EM MARÇO

Rendimentos creditados nas contas som R\$ 6,3 bilhões, diz Banco Central

**Da Agência Brasil**

O saldo da aplicação na caderneta de poupança caiu em março deste ano, com registro de mais saques do que depósitos. As saídas superaram as entradas em R\$11,1 bilhões, de acordo com relatório divulgado nesta quinta-feira (9) pelo Banco Central (BC).

No mês passado, foram aplicados R\$ 369,6 bilhões, contra saques da ordem de R\$ 380,7 bilhões. Os rendimentos creditados nas contas de poupança somaram R\$ 6,3 bilhões. O saldo da poupança é de quase R\$ 1 trilhão.

Nos últimos anos, a caderneta vem registrando mais saques que depósitos. Em 2023 e 2024, as retiradas líquidas foram R\$ 87,8 bilhões e R\$ 15,5 bilhões, respectivamente. No ano passado, o saldo negativo da poupança chegou a R\$ 85,6 bilhões.

No primeiro trimestre deste ano, a caderneta já acumula R\$ 41,2 bilhões em retiradas líquidas. Entre as razões para os saques está a manutenção da Selic – a taxa básica de juros – em alta, o que estimula a aplicação em investimentos com melhor desempenho.

Na última reunião, no mês passado, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC começou a reduzir a Selic, com um corte de 0,25 ponto percentual ao ano. Entretanto, com as tensões causadas pela guerra no Oriente Médio, a autoridade monetária não descarta rever o ciclo de baixa, caso seja necessário.

A Selic é o principal instrumento do BC para garantir que a meta de 3% para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência oficial da inflação no país, seja alcançada. Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros, a finalidade é conter a demanda aquecida e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## FINANÇAS - IBOVESPA VAI PELA 1ª VEZ AOS 195 MIL PONTOS

Índice encerrou a quinta-feira em alta de 1,52%. Foi a oitava sessão positiva seguida e o 15º recorde de fechamento do ano

**Do Estadão Conteúdo**



**No agregado das seis primeiras sessões de abril, avança 4,09% no mês, colocando o ganho do ano a 21,10%**

vez, na casa dos 195 mil pontos.

A expectativa de que Israel venha a interromper também a ofensiva no Líbano, reforçando o cessar-fogo dos Estados Unidos com o Irã, deu fôlego aos ativos globais ao longo da tarde desta quinta-feira. Assim, manteve o Ibovespa pelo segundo dia em renovação de recordes, tanto no intradia como no fechamento, em ambos os casos pela primeira

Saindo de mínima na abertura aos 192.206,22 pontos, o índice da B3 tocou máxima na sessão aos 195.513,91 pontos e encerrou ainda em alta de 1,52%, aos 195.129,25 pontos, no campo positivo pela oitava sessão e em recorde de fechamento pela 15ª vez no ano.

No agregado das seis primeiras sessões de abril, avança 4,09% no mês, colocando o ganho do ano a 21,10%. Na semana, a alta é de 3,76%. O giro financeiro desta quinta-feira se manteve reforçado como na quarta, nesta quinta a R\$ 37,2 bilhões.

Em Nova York, os três índices de referência para ações também operaram em alta, mas com variações menos expressivas do que a vista na B3 - no fechamento, Dow Jones +0,58%, S&P 500 +0,62%, Nasdaq +0,83%. Tanto os rendimentos dos Treasuries como a curva do DI cederam terreno na sessão, assim como o dólar frente ao real, cotado a R\$ 5,0634 no fechamento do câmbio, em baixa de 0,77%, com mínima do dia a R\$ 5,0588. O petróleo, por sua vez, após a forte queda de dois dígitos no dia anterior, teve recuperação parcial em Londres e Nova York nesta quinta-feira.

Na B3, com os investidores mais inclinados a pensar que uma trégua no Oriente Médio tende a se consolidar, abrindo caminho para alguma paz, a recuperação das ações de primeira linha foi generalizada, à exceção, no fechamento, de Vale ON, em baixa de 1,05%. Entre os maiores bancos, os ganhos do dia chegaram a 1,71% em Itaú PN, principal papel do setor, e a 1,81% em Santander Unit. E Petrobras, que na quarta havia destoado das demais blue chips, nesta quinta acompanhou a recuperação do petróleo, com a ON em alta de 2,93% e a PN, de 2,77%, acentuando ganhos perto do fechamento.

Na ponta vencedora do Ibovespa, Usiminas (+6,08%), Auren (+5,06%) e C&A (também +5,06%). No lado oposto, Totvs (-3,20%), MBRF (-2,83%) e Natura (-1,45%).

“Cessar-fogo é frágil, mas a situação atual é melhor apesar de se estar ainda muito longe de um final para o conflito, que pode persistir por muito tempo”, diz Matheus Spiess, analista da Empiricus Research. Ele se refere a mais do que prováveis “solavancos” pela frente, tendo em vista que as tensões desta quinta são o resultado de desdobramentos geopolíticos que remontam a 2023, e que vêm se desenvolvendo em fases ou etapas desde os ataques do Hamas no sul de Israel, em outubro daquele ano.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **FINANÇAS - DÓLAR CAI A R\$ 5,06, AO MENOR NÍVEL EM 2 ANOS**

Divisa terminou o dia em baixa de 0,77%, cotada ao menor valor desde abril de 2024

### **Do Estádio Conteúdo**

O dólar aprofundou o ritmo de queda ao longo da tarde, alinhado ao comportamento da moeda norte-americana no exterior, e encerrou a sessão desta quinta-feira, 9, no menor nível em exatos dois anos.

Após uma manhã marcada por preocupações com a fragilidade do acordo de cessar-fogo entre Estados Unidos e Irã, sugeriram ao longo da segunda etapa de negócios sinais positivos de



arrefecimento das tensões no Oriente Médio, o que reduziu o fôlego dos preços do petróleo e abriu espaço para alívio dos prêmios de risco.

Após dois dias com desempenho inferior ao de pares, o real figurou nesta quinta no grupo das moedas globais mais líquidas com maiores ganhos em relação ao dólar. Operadores relatam entrada de recursos estrangeiros para a bolsa doméstica. O Ibovespa atingiu a marca histórica de 195 mil pontos, impulsionado por ganhos de mais de 2% das ações da Petrobras.

Com mínima de R\$5,0588, o dólar à vista terminou em baixa de 0,77%, a R\$ 5,0634 - menor valor desde 9 de abril de 2024.

Depois de alta de 0,87% em março, a divisa já recua 2,22% nos primeiros seis pregões de abril. No ano, a moeda americana acumula agora desvalorização de 7,75% em relação ao real.

Pouco depois das 12 horas, circulou a informação de que o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, teria solicitado ao primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, que reduzisse os ataques ao Líbano para facilitar o diálogo com o Irã. No início da tarde, Netanyahu informou que instruiu o governo a iniciar tratativas com o Líbano. O aceno de Israel desarmou parte do temor de malogro das negociações entre EUA e Irã.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## JUSTIÇA - JULGAMENTO SOBRE ELEIÇÕES NO RIO É INTERROMPIDO

Ministro Flávio Dino pede vista e diz que é necessário aguardar a publicação do acórdão do julgamento que condenou Castro no TSE

### ***Do Estadão Conteúdo***

### ***O prazo para Flávio Dino devolver o pedido de vista e retomar o julgamento é de 90 dias corridos***

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino pediu vista (mais tempo para análise) no julgamento das ações que debatem como será a escolha do novo governador do Rio de Janeiro após a saída de Cláudio Castro (PL) do cargo. A análise do caso foi iniciada na quarta-feira, 8, e retomada nesta quinta, 9.

O ministro afirmou que é necessário aguardar a publicação do acórdão do julgamento do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que condenou Castro para, então, decidir se a eleição deve ser direta ou indireta. Dino classificou o caso como “muito complexo”.

“A melhor solução deferente ao prestígio da Justiça Eleitoral é aguardarmos a consumação do julgamento”, afirmou.

O prazo para um ministro do Supremo devolver um pedido de vista é de 90 dias corridos. Após esse período, o processo é automaticamente liberado para a continuação do julgamento no plenário.

Após o pedido de vista de Flávio Dino, o ministro André Mendonça antecipou seu voto e afirmou que “não acha adequado deixar uma situação ainda indefinida no Rio de Janeiro”. Ele acompanhou Luiz Fux e se posicionou a favor da realização de eleição indireta no Estado.

Mendonça ressaltou que seria necessário “verificar a viabilidade técnica” para a Justiça Eleitoral conduzir uma nova eleição, lembrando que o Rio de Janeiro é o terceiro Estado mais populoso do País, com 17,2 milhões de habitantes.

O ministro afirmou que um eventual mandato-tampão por meio de eleições diretas seria “reduzidíssimo”, já que “estamos a menos de seis meses das eleições gerais”.



“Cumpro meu mister como ministro do TSE e como ministro do STF, a fim de que essa situação de imprevisibilidade que paira sobre o Rio de Janeiro possa ser resolvida”, disse Mendonça.

### Zanin

Na sessão anterior, Cristiano Zanin se manifestou a favor da realização de eleições diretas no Estado. Já Luiz Fux apresentou posição contrária e defendeu o pleito indireto, mencionando a proximidade das eleições de outubro como um fator relevante.

Zanin afirmou que, caso o Supremo opte pela realização de eleições diretas, caberá aos ministros definir a data do pleito. Até lá, o comando do Executivo fluminense segue com o presidente do Tribunal de Justiça do Rio, desembargador Ricardo Couto. “Se prevalecer entendimento das eleições diretas, poderemos definir o formato.

Se elas ocorrerão agora e em outubro ou se faremos apenas uma eleição. Teríamos que definir a eventual permanência do presidente do Tribunal de Justiça do Rio no cargo. Essa seria uma reflexão a partir do que vier a ser construído pelos debates”, disse Zanin.

Fux, por sua vez, afirmou que “seria inconcebível que em menos de seis meses a população fluminense fosse convocada para duas eleições, com enorme custo financeiro, em torno de R\$ 100 milhões, fora alimentação de mesários, além de notória dificuldade operacional”.

Escolhido o modelo indireto ou direto pelos ministros, os novos ocupantes do Palácio Guanabara permanecerão no cargo até 31 de dezembro. O próximo governador, com mandato completo, será eleito em outubro por voto direto, como ocorre em todo o País.

Como mostrou o Estadão, cresce no Supremo a tendência de optar pela eleição indireta, conduzida pela Assembleia Legislativa. Entre os motivos está a dificuldade logística de organizar duas eleições para o governo do Rio no mesmo ano.

### Piedade

Após o pedido de vista do ministro Flávio Dino, o decano do Supremo, Gilmar Mendes, afirmou que o julgamento que condenou Castro “demorou demais” e disse que o Tribunal Superior Eleitoral “é árbitro e não pode se envolver em pugilismo político”.

No plenário, Gilmar lamentou a situação do Estado e afirmou que o Rio está “tão longe de Deus, tão perto de milícias e outras coisas”. “O povo do Rio não merecia todas essas situações”, disse.

O ministro também cobrou providências do TSE, ao afirmar que a Corte precisa “esclarecer, publicar o acórdão, receber os embargos para que haja o devido encaminhamento” do caso.

Gilmar ainda relatou uma conversa com o diretor-geral da Polícia Federal, Andrei Rodrigues, que, segundo ele, indicou que 34 parlamentares da Alerj receberiam mesada do jogo do bicho. “Deus tenha piedade do Rio de Janeiro”, concluiu.

### Condenação de Castro

Em 27 de março, Zanin suspendeu, em decisão liminar, a realização de eleição indireta. Na mesma ocasião, levou ao plenário o julgamento de uma ação relatada por Luiz Fux, que trata das regras para a escolha do governador. São esses dois processos que estão sendo analisados em conjunto pelos ministros.

Em 24 de março, o TSE condenou Cláudio Castro e o tornou inelegível até 2030. Ele também perderia o mandato, mas renunciou ao cargo um dia antes do julgamento. A estratégia era tentar viabilizar uma candidatura ao Senado, caso não fosse condenado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/04/2026

### JUSTIÇA - TRIBUNAL ABSOLVE SOBRINHO DE MARCOLA

Leonardo Alexsander Camacho foi acusado de operar uma bet e o jogo do bicho para o PCC no Ceará *Do Estadão Conteúdo*



***Junto com mais oito réus, o sobrinho do líder do PCC foi absolvido pelo Tribunal de Justiça do Ceará da acusação de organização criminosa e contravenção***

Acusado de operar uma bet e pontos do jogo do bicho do Primeiro Comando da Capital (PCC), Leonardo Alexsander Ribeiro Herbas Camacho, sobrinho do líder máximo da facção, Marcola, e outros oito réus foram absolvidos pelo Tribunal de Justiça do Ceará da acusação de organização criminosa e contravenção.

O sobrinho de Marcos Williams Herbas Camacho, chefe do PCC, já havia sido absolvido por “falta de provas” em primeira instância em 27 de agosto de 2025. O Ministério Público do Ceará recorreu na ocasião, mas a sentença foi mantida por unanimidade pela 2ª Câmara Criminal da Corte.

A defesa de Leonardo informou que as acusações da Promotoria “jamais encontraram respaldo em provas concretas” e que “o período de quase um ano e meio de prisão causou profundo sofrimento aos familiares”.

Segundo o Ministério Público, Leonardo integra “a estrutura criminosa armada, vinculada ao PCC, organizada em diferentes núcleos operacionais e sustentada financeiramente por atividade empresarial no setor de loterias”.

O sobrinho de Marcola foi um dos alvos da Operação Primma Migratio, deflagrada em abril de 2024 pela Força Integrada de Combate ao Crime Organizado (Ficco) no Ceará, que focou na migração de lideranças do PCC para o Nordeste para gerenciar tráfico de drogas, armas e exploração de jogos de azar.

Tio de Leonardo, Marcola é apontado como chefe da Sintonia Final da facção, responsável por tomar decisões estratégicas, disciplinares e financeiras da organização. Preso desde 1999 e condenado a 342 anos de prisão, ele cumpre pena atualmente na Penitenciária Federal de Brasília.

#### **Organização criminosa**

Ao recorrer da absolvição em primeira instância, o Ministério Público apontou que os réus “integram organização criminosa armada ligada ao PCC, voltada à exploração ilícita de bets e ao jogo do bicho, com indícios de lavagem de dinheiro e outros delitos”.

No entendimento da Corte, porém, não ficou comprovada a existência de uma organização criminosa estruturada, com divisão clara de funções e atuação coordenada para a prática de crimes. Para os desembargadores, esses elementos não foram demonstrados de forma segura no caso.

Os magistrados também avaliaram que as provas apresentadas são “genéricas” e baseadas, em grande parte, em inferências, sem individualizar a conduta de cada acusado. Segundo a decisão, não há demonstração clara de que os réus tinham vínculo direto e consciente com uma eventual estrutura criminosa atrelada ao PCC.

#### **Fragilidade**

Relator do caso, o desembargador Benedito Helder Afonso Ibiapina afirmou que “o que se tem nos autos, ao invés de uma construção dedutiva firme, é um conjunto de elementos frágeis, soltos, que não se amarram com a coesão necessária para gerar a certeza exigida em matéria penal”.

“Os relatórios policiais e depoimentos colacionados pelo Ministério Público foram apresentados de forma genérica, sem indicar elementos concretos que sustentem a imputação”, decidiu o magistrado.

“A mera vinculação funcional ou societária a uma empresa formalmente constituída, ainda que posteriormente questionada, não autoriza concluir pela adesão dos réus à facção criminosa PCC, organização de reconhecida gravidade e estrutura”, concluiu o desembargador.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 10/04/2026**

## JUSTIÇA - NUNES MARQUES SERÁ O NOVO PRESIDENTE DO TSE

Cármem Lúcia decidiu antecipar a votação e o processo de transição para terça-feira (14)

### **Do Estadão Conteúdo**

A presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministra Cármem Lúcia, anunciou nesta quinta-feira, 9, que antecipará a sua saída do comando da Justiça Eleitoral. Segundo a magistrada, na próxima terça-feira, 14, a Corte vai realizar a eleição que definirá os ministros Kassio Nunes Marques, como presidente, e André Mendonça, como vice, do tribunal.

A magistrada decidiu antecipar a votação e o processo de transição em razão das eleições deste ano, com o primeiro turno marcado para o dia 4 de outubro.

“Eu teria até o dia três de junho deste ano para honrosamente continuar presidente deste TSE. E, ao ministro Kassio Nunes Marques, sucessor natural da cadeira, e juntamente com o ministro André Mendonça, sobrariam pouco mais de 100 dias para o desempenho na direção das eleições até 4 de outubro de 2026”, disse Cármem.

O TSE é formado por sete juizes: três integrantes do Supremo Tribunal Federal (STF), dois membros do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e dois juristas da classe dos advogados. A presidência e vice do colegiado são ocupadas somente pelos ministros do Supremo. E, assim como ocorre no STF, os postos são ocupados de maneira rotativa.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 10/04/2026**

## INTERNACIONAL - IRÃ NÃO BUSCA GUERRA, DIZ LÍDER SUPREMO

Mojtaba Khamenei, no entanto, diz que o país não vai abrir mão de seus direitos legítimos e promete nova fase na gestão de Ormuz

### **Do Estadão Conteúdo**



**Multidões de manifestantes foram às ruas em diversas cidades do Irã para marcar o 40º dia do assassinato do líder Ali Khamenei, morto no primeiro dia da guerra**

O líder supremo do Irã, aiatolá Mojtaba Khamenei, afirmou que Teerã não busca guerra, mas tampouco abre mão de seus “direitos legítimos”, em mensagem divulgada via texto nesta quinta- -feira, 9, em meio às tensões no Oriente Médio.

Khamenei reiterou que o país exigirá compensação de Estados Unidos e Israel pelos danos causados em território iraniano durante os recentes confrontos. “Certamente cobraremos a reparação de cada prejuízo e o sangue de nossos mártires”, disse ao mencionar também indenizações a feridos e vítimas da guerra.



O líder indicou ainda uma postura mais assertiva sobre o Estreito de Ormuz, uma das principais rotas globais de petróleo. “A gestão do Estreito será levada a uma nova fase”, afirmou, sem detalhar medidas concretas, em declaração que sugere possível mudança na forma de controle ou monitoramento da passagem estratégica.

No cenário doméstico, o aiatolá destacou o papel da mobilização popular como elemento de pressão nas negociações. Segundo ele, a presença contínua de cidadãos nas ruas, mesquitas e espaços públicos tem impacto direto sobre o processo diplomático. “Os gritos do povo nas ruas são eficazes nos resultados das negociações”, afirmou, acrescentando que a participação popular fortalece a posição do país tanto na mesa de diálogo quanto no campo de confronto.

Khamenei também dirigiu recados a países vizinhos, especialmente do Golfo, ao afirmar que essas nações devem escolher “o lado correto”. Segundo ele, Teerã ainda aguarda uma resposta considerada adequada desses governos para demonstrar “boa vontade e fraternidade”, criticando a influência de potências externas na região e alertando que aliados dos EUA podem ser alvo de exploração e pressão.

O líder ainda indicou que, mesmo em um eventual período de redução das hostilidades militares, a atuação da população deve continuar sugerindo que a pressão interna é vista como componente central da estratégia iraniana.

### **Manifestação**

Multidões de manifestantes foram às ruas em diversas cidades do Irã, nesta quinta-feira (9), para marcar o 40º dia do assassinato do líder Supremo da República Islâmica, Seyyed Ali Khamenei, morto por bombardeio de Israel e Estados Unidos (EUA) no primeiro dia da guerra.

Os veículos de imprensa iranianos fizeram uma extensa cobertura dos atos, mostrando o apoio popular ao regime político combatido pelas potências ocidentais. Também foram homenageados os altos dirigentes políticos e militares mortos nos quase 40 dias do conflito, além das 168 meninas mortas no ataque à escola de Minab.

“A procissão fúnebre começou na manhã de quinta-feira, com os participantes marchando da Praça Jomhouri até o local onde o aiatolá Khamenei foi assassinado”, informou a mídia estatal Press TV, acrescentando que as homenagens ocorrem em centenas de cidades do país.

A cerimônia em Teerã foi até a noite. Em vídeos publicados pelas emissoras locais, é possível ver milhares de pessoas marchando em diferentes cidades, segurando bandeiras do Irã e imagens das principais lideranças e também das crianças mortas no ataque à escola.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## **INTERNACIONAL - HEZBOLLAH VOLTA A ATACAR ISRAEL APÓS VIOLAÇÃO DO CESSAR-FOGO NO LÍBANO**

Grupo xiita afirma que ataques são resposta à violação da trégua por parte de Netanyahu  
**Do Agência Brasil**

O grupo político-militar libanês Hezbollah voltou, nesta quinta-feira (9), a promover ações militares contra Israel após a violação do cessar-fogo costurado entre o Irã e os Estados Unidos (EUA). O governo de Benjamin Netanyahu lançou a maior ofensiva contra o Líbano um dia após a trégua, causando pelo menos 250 mortos.

“Em defesa do Líbano e de seu povo, e em resposta à violação do cessar-fogo pelo inimigo, e após a Resistência ter aderido ao cessar-fogo enquanto o inimigo não o fez, os mujahidin [combatentes] da

Resistência Islâmica atacaram o assentamento de Manara com uma saraivada de foguetes às 2h30 da manhã de quinta-feira”, diz um dos comunicados.

O grupo xiita anunciou uma série de ataques de foguetes contra o Norte de Israel, como os assentamentos de Avivim, Shomera, Shlomi e outros. O Hezbollah acrescentou que a resposta “continuará até que a agressão israelense-americana contra o nosso país e o nosso povo cesse”.

Por outro lado, Israel rejeita incluir o Líbano no acordo de cessar-fogo e diz que vai continuar as operações para “eliminar qualquer ameaça ao Estado de Israel”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**

## INTERNACIONAL - BRASIL ASSUME PRESIDÊNCIA DA ZOPACAS

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul conta com 24 países. Ministro abriu encontro pedindo que a área se mantenha livre de guerras e tensões

**Da Agência Brasil**



**Um dos objetivos dos membros da Zopacas é manter o Atlântico Sul livre de armas nucleares e de destruição em massa**

O Brasil assumiu nesta quinta-feira (9) a presidência de uma aliança com mais de 20 países, a maioria africanos, com um discurso voltado para a manutenção da parte Sul do Oceano Atlântico livre de guerras e de disputas geopolíticas, e que promove a sustentabilidade ambiental.

No momento em que o mundo vivencia conflitos armados como as guerras na Faixa de Gaza, Irã, Líbano e Ucrânia, o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, abriu a reunião de ministros e vice-ministros da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), na Escola Naval, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, rejeitando a “importação” de rivalidades e conflitos que “nada têm a ver com os interesses de nossos povos”.

“Canais, golfos, estreitos, mares e oceanos devem nos aproximar e não ser motivo de discórdia”, declarou o chefe da diplomacia brasileira.

Mauro Vieira comentou aos demais representantes internacionais que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem demonstrado preocupação com o atual cenário internacional, “marcado pelo maior número de conflitos armados desde a Segunda Guerra Mundial [1939-1945]”.

Vieira acrescentou a visão de Lula de que a alta de preços de energia e alimentos pelo mundo é efeito das atuais tensões na Ucrânia e no Oriente Médio, “com impacto desproporcional sobre as economias de países mais pobres e em desenvolvimento”.

### 24 países

A Zopacas reúne 24 países: Brasil, Argentina e Uruguai, na América do Sul, e 21 nações da costa oeste africana, começando no Senegal e terminando na África do Sul, incluindo o arquipélago que forma Cabo Verde.

A reunião no Rio de Janeiro marca o início da presidência rotativa do Brasil, pelo período de três anos, sucedendo Cabo Verde.



De acordo com o Ministério das Relações Exteriores, a zona de paz e cooperação é prioridade para a política externa do país. O Brasil foi um dos idealizadores da formação da zona de cooperação há 40 anos.

Dois dos maiores objetivos da Zopacas são o compromisso de um Atlântico Sul livre de armas nucleares e de destruição em massa. “Reafirma o apreço pela paz, em um mundo marcado pelo recrudescimento dos conflitos”, sustenta Vieira. Outros pontos de interesse são a segurança marítima, com o combate do tráfico de drogas por meio de embarcações, pirataria e pesca ilegal. O ministro dedicou atenção também à conservação ambiental.

Vieira informou que o Brasil tem a intenção de aprovar o Santuário de Baleias do Atlântico Sul na próxima reunião da Comissão Internacional da Baleia, ainda este ano.

O ministro antecipou que até o fim do encontro, ainda hoje, será assinada a Convenção para a Proteção do Meio Ambiente Marinho no Atlântico Sul que, entre outras coisas, estabelece medidas de prevenção, redução e controle dos danos ao mar.

“Os países da nossa região estão dispostos a assumir compromissos ambiciosos em favor da proteção do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável”, afirmou.

### **O acordo**

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul é um acordo criado em 1986 pela Organização das Nações Unidas (ONU) para manter as duas costas do Atlântico Sul livres de armas nucleares e de destruição em massa.

Além de parcerias na área de defesa e segurança, a Zopacas busca entendimentos multilaterais em áreas como meio ambiente e desenvolvimento.

O Brasil é o país que tem o maior litoral banhado pelo Atlântico Sul, com cerca de 10,9 mil quilômetros, incluindo os cortes geográficos, como baías. No lado africano, as maiores porções pertencem à Angola e Namíbia.

### **Cooperação brasileira**

A Agência Brasileira de Cooperação (ABC), vinculada ao Ministério das Relações Exteriores, é um dos braços do Brasil na cooperação com os demais países.

A embaixadora Luiza Lopes da Silva, diretora-adjunta da ABC, explicou à Agência Brasil que a instituição atua com um portfólio de projetos que podem servir de exemplo de políticas públicas a serem seguidas, de forma voluntária, pelas demais nações, que vão de combate à fome e desenvolvimento econômico, passando por avanços tecnológicos na agricultura.

“Temas como redução da pobreza, alimentação escolar, agricultura familiar, cooperativismo, construção de cisternas, centros de formação profissional, apoio a micro e pequenas empresas, com o Sebrae, tudo isso são projetos de cooperação que têm um resultado estruturante”, elenca.

Além disso, a embaixadora assinala que o Brasil pode atuar sob demanda dos países interessados. “Os países escolhem ou nos apresentam as prioridades que deem soberania a eles. De uma forma geral, eles escolhem de uma maneira muito estratégica. Eles sabem o que o Brasil pode oferecer”, conta.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 10/04/2026**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### DRONE MILITAR AMERICANO DE R\$ 1 BILHÃO DESAPARECE APÓS EMERGÊNCIA SOBRE ESTREITO DE ORMUZ; ENTENDA

Aeronave não tripulada mais cara da história, MQ-4C Triton havia realizado missão de vigilância de três horas e perdeu altitude rapidamente antes de sumir dos radares; causa ainda é desconhecida

**Por O GLOBO — Teerã**



**Drone militar americano de R\$ 1 bilhão desaparece após emergência sobre Estreito de Ormuz; entenda — Foto: Reprodução: Northrop Grumman**

Um drone de vigilância da Marinha dos Estados Unidos, o MQ-4C Triton — considerado o mais caro da frota americana — desapareceu nesta quinta-feira sobre o Estreito de Ormuz, pouco depois de emitir um alerta de emergência em voo.

De acordo com relatos, a aeronave não tripulada, que pode chegar a custar US\$ 200 milhões (aproximadamente R\$ 1 bilhão), havia concluído cerca de três horas de monitoramento no Golfo Pérsico e na região do estreito e aparentava estar retornando à sua base, a Estação Aérea Naval de Sigonella, na Itália.



Dados do site de rastreamento aéreo Flightradar24 indicam que o drone fez uma leve curva em direção ao Irã no momento em que transmitiu o código 7700, usado para emergências gerais, e iniciou uma descida. Em seguida, perdeu altitude rapidamente até desaparecer.

**Mapa de ação do drone americano MQ 4C desaparecido no golfo pérsico — Foto: Reprodução: FlightRadar**

Ainda não está claro se o equipamento caiu ou foi abatido, algo nunca antes registrado com o modelo.

O incidente ocorre dois dias após Estados Unidos e Irã chegarem a um acordo de cessar-fogo, com a expectativa de que Teerã reabra o Estreito de Ormuz para o tráfego marítimo, algo que ainda não aconteceu.

**Um modelo do MQ-4C da Força Aérea Australiana — Foto: Reprodução: Northrop Gumman**

Criado pela americana Northrop Grumman, o MQ-4C Triton é projetado para missões estratégicas de vigilância de longa duração, especialmente em áreas sensíveis como rotas marítimas. Diferentemente de aeronaves convencionais, o modelo é capaz de operar por mais de 24 horas a altitudes superiores a 15 mil metros, com alcance de aproximadamente 13,7 mil quilômetros.



O equipamento também atua em conjunto com aeronaves de patrulha P-8A Poseidon, funcionando como plataforma de observação de grande altitude. Até 2025, a Marinha dos EUA contava com cerca de 20 unidades do Triton, com planos de ampliar a frota.



<https://oglobo.globo.com/mundo/noticia/2026/04/10/drone-militar-americano-de-r-1-bilhao-desaparece-apos-emergencia-sobre-estreito-de-ormuz-entenda.qhtml>

**Alemanha, Dinamarca e agora o Reino Unido foram escolhidos nos últimos meses por fabricantes ucranianos de drones para abrir instalações fora do país — Foto: Chris Radburn/AFP**

Fábrica na Inglaterra poderá produzir até mil unidades por mês no futuro

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/04/2026

## UE E EUA NEGOCIAM ACORDO DE MINERAIS CRÍTICOS PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DA CHINA

Ideia é criar incentivos para fornecedores, como preços mínimos de compra, além de estímulos a investimentos

Por Bloomberg



**Lítio refinado empilhado na refinaria Sigma Lithium Xuxa, em Minas Gerais. Produto é um dos 'minerais críticos' que vem sendo cobiçado por vários países — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg**

A União Europeia e os Estados Unidos estão próximos de um acordo para coordenar a produção e a segurança de minerais críticos, como parte de um esforço para reduzir a dependência dos suprimentos chineses. O possível acordo criaria incentivos, como preços mínimos de compra, que poderiam favorecer fornecedores não



chineses, de acordo com um rascunho de um “plano de ação” ao qual a Bloomberg teve acesso.

A UE e os EUA também cooperariam no estabelecimento de padrões, investimentos e projetos conjuntos, além de coordenar respostas a eventuais interrupções no fornecimento por países como a China.

As duas partes também buscam outros “parceiros com ideias semelhantes” para aderir a um acordo multinacional que ajude a criar essas novas cadeias de suprimento de minerais críticos, que alimentam praticamente todas as tecnologias modernas — desde sistemas de guiagem de mísseis e caças até veículos elétricos e celulares.

Os países estão correndo para garantir acesso a minerais críticos após Pequim ter imposto amplos controles de exportação no ano passado, incluindo sobre terras-raras, em resposta às tarifas do presidente dos EUA, Donald Trump. A medida desorganizou as cadeias globais de suprimento e deixou empresas na Europa enfrentando paralisações de produção.

Porta-vozes do Representante de Comércio dos EUA e da Comissão Europeia, o braço executivo da UE, não responderam aos pedidos de comentário.

Um acordo sobre minerais representaria um raro alívio na relação tensa entre UE e EUA, que sofreu pressão adicional nas últimas semanas após Trump criticar os europeus por não ajudarem durante sua guerra contra o Irã.

A UE também tem adiado a aprovação de um acordo comercial firmado com o governo Trump no verão passado, enquanto os EUA ainda aguardam que o bloco elimine tarifas sobre muitos produtos industriais.

O plano de minerais tem importância simbólica, indicando que os dois lados estão alinhados quanto à necessidade de reduzir a dependência das cadeias de suprimento chinesas para esses materiais essenciais.

Há meses, os EUA e muitos de seus principais parceiros comerciais discutem a necessidade de desenvolver uma indústria de terras-raras e minerais críticos protegida da concorrência chinesa de baixo custo. Atualmente, a China processa mais de 80% das terras-raras do mundo.

Embora os países ainda estejam longe de concordar sobre os detalhes específicos de como implementar uma política uniforme — abrangendo aspectos como preços mínimos para cada mineral, subsídios e garantias de compra — o plano UE-EUA se somaria a um acordo semelhante com o México, indicando um compromisso duradouro de resolver essas questões complexas nos próximos anos.

O plano UE-EUA também reflete declarações semelhantes feitas em um comunicado conjunto da UE, dos EUA e do Japão em fevereiro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 10/04/2026*

## **A NOVA PESQUISA QUAEST PARA A PRESIDÊNCIA**

*Por Lauro Jardim*

A Quaest entra em campo nesta sexta-feira para medir as intenções de voto à Presidência da República. Até segunda-feira, 2.004 brasileiros serão entrevistados presencialmente e o resultado será divulgado na quarta-feira, dia 15.

Encomendada pelo banco Genial, a um custo de R\$ 466 mil, é a quarta pesquisa do ano para as eleições de outubro — e a primeira com Ronaldo Caiado como candidato do PSD, além de incluir também pela primeira vez candidatos de partidos nanicos, como Augusto Cury (Avante), Cabo Daciolo (Mobiliza), Samara Martins (UP).



### **Lula, Flávio e Caiado: disputa — Foto: Montagem com fotos de Brenno Carvalho/Agência O Globo**

A pesquisa vai servir para, a pouco menos de seis meses da eleição, medir se a aprovação de Lula vai continuar em queda (caiu em todas as Quaest de 2026) e se Flávio Bolsonaro mantém o seu crescimento moderado, que o levou a empatar com o presidente em março. Vai também mostrar se o lançamento da candidatura Caiado fez alguma diferença em relação aos índices esvaziados que apresentava em março. E, finalmente, vai mensurar também o grau de desconforto do brasileiro diante do endividamento pessoal.

O questionário começa querendo saber, se o entrevistado já escolheu algum candidato. Se a resposta for sim, será perguntado "quem?" Em seguida, a partir de uma lista em ordem alfabética dada pelo pesquisador, será avaliado o grau de conhecimento sobre cada candidato e sua rejeição ("conhece", "não conhece", "conhece, mas não votaria de jeito nenhum"). Eis a relação: Aldo Rebelo, Augusto Cury, Cabo Daciolo, Flávio Bolsonaro, Lula, Renan Santos, Romeu Zema, Ronaldo Caiado e Samara Martins.

Em seguida, uma pergunta sobre se a decisão é definitiva ou "ainda pode mudar caso algo aconteça antes das eleições". E outra sobre qual seria a segunda opção de voto do entrevistado.

A pesquisa também vai medir a aprovação do governo Lula, as expectativas em relação à economia e o grau de endividamento do brasileiro, que hoje foi eleito pelo Palácio do Planalto como o problema número 1 a ser atacado.

A Genial/Quaest de março mostrou que 45% dos eleitores desaprovavam o governo Lula, enquanto 44% aprovavam. Foi a terceira queda consecutiva do presidente neste quesito. Em relação à eleição, a pesquisa indicava Lula e Flávio Bolsonaro tecnicamente empatados em cinco dos sete cenários testados.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 10/04/2026**

## **BRASIL PARTICIPARÁ COMO CONVIDADO DE REUNIÃO DO G7 SOBRE MINERAIS CRÍTICOS**

Tema entrou na agenda de Durigan em viagem aos Estados Unidos  
**Por Bruna Lessa — Brasília**



### **Ministro Dario Durigan em coletiva de imprensa para anunciar medidas de enfrentamento aos efeitos da guerra sobre o setor de combustíveis no Brasil — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, participará de uma reunião ministerial do G7 sobre minerais críticos na próxima semana, em Washington, durante os encontros de primavera do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial.

O tema ganhou espaço na agenda internacional por envolver matérias-primas consideradas essenciais para a economia, como lítio, níquel e terras raras. Esses minerais são usados, por exemplo, na produção de baterias, carros elétricos, painéis solares e equipamentos eletrônicos.

A reunião será realizada sob a presidência da França, que tem busca ampliar o diálogo com países convidados, como o Brasil. Segundo integrantes da equipe econômica, há uma proposta em discussão apresentada pelos franceses, mas o governo brasileiro ainda não fechou posição sobre o assunto.

A ideia, de acordo com interlocutores, é tentar aproximar os interesses de países desenvolvidos e emergentes em temas como exploração, financiamento e acesso a esses recursos, que vêm se tornando cada vez mais estratégicos.

Nos últimos anos, a disputa por minerais críticos aumentou, em meio ao avanço da transição energética e à necessidade de reduzir emissões de carbono. Ao mesmo tempo, a produção desses insumos está concentrada em poucos países, o que gera preocupação com dependência externa e segurança de abastecimento.

O Brasil participa das discussões com potencial de ampliar sua presença nesse mercado. O país possui reservas de alguns desses minerais e busca atrair investimentos, ao mesmo tempo em que tenta garantir maior valor agregado à produção nacional.

A reunião do G7 ocorre no último dia da agenda de Durigan em Washington, que inclui uma série de encontros com autoridades internacionais e participação em fóruns como o G20, o FMI e o Banco Mundial.

A viagem marca a estreia do ministro nos encontros das instituições e ocorre em um momento de maior incerteza no cenário global, com impactos de conflitos internacionais e mudanças na economia mundial.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 10/04/2026*

## **CREDORES DA RAÍZEN FARÃO CONTRAPROPOSTA AOS ACIONISTAS SOBRE REESTRUTURAÇÃO DA DÍVIDA DE R\$ 65 BILHÕES**

Eles consideram percentual de conversão do débito em ações, de 45%, muito elevado e querem aporte maior de recursos de Shell e Cosan

**Por O GLOBO — São Paulo**



***Raízen, em São Paulo: credores farão contraproposta aos acionistas para reestrutura dívida — Foto: Bloomberg***

Os credores da Raízen, incluindo bancos e detentores de papéis da companhia emitidos no exterior, deverão fazer uma contraproposta aos principais acionistas (Shell e Cosan) sobre o percentual de dívida a ser convertido em participação acionária na próxima semana. O acordo foi feito depois de reuniões em Nova York, realizadas esta semana. A Raízen entrou com pedido de recuperação extrajudicial em março passado para reestruturar dívidas

de R\$ 65 bilhões. É o maior caso de recuperação extrajudicial já registrado no país.

Na reunião, os controladores da Raízen, Shell e Cosan, mantiveram os termos da proposta feita aos credores: conversão de 45% dos débitos em ações (o equivalente a R\$ 29 bilhões), injeção de capital de R\$ 4 bilhões (R\$ 3,5 bilhões da Shell e R\$ 500 milhões de Rubens Ometto, via Aguassanta, holding financeira do empresário), além do alongamento do restante da dívida por 13 anos, e um aporte de R\$ 5 bilhões feito pelos credores via empréstimo.

Os controladores não mostraram disposição de aumentar o aporte financeiro acima dos R\$ 4 bilhões, segundo uma fonte a par das conversas. Na reunião foram discutidos os planos de negócio da Raízen, assim como projeções financeiras feitas pela empresa. Segundo a fonte, foram longas conversas, que resultaram na decisão de pedir uma contraproposta, especialmente aos bancos.

Os credores consideram o volume de dívida a ser convertido (45%) muito elevado e os R\$ 4 bilhões de aporte dos acionistas um valor muito baixo. Os credores inicialmente haviam pedido uma injeção de R\$ 25 bilhões. Com a ação da Raízen cotada abaixo de R\$ 1 e a retirada do papel de índices da B3, os credores temem receber ações com liquidez reduzida e alto risco de perda. Por isso querem aportes maior de Cosan e Shell, reduzindo o percentual de conversão. Esse ponto também deverá constar da contraproposta.

Ao fazer o pedido de recuperação extrajudicial, a Raízen informou que havia consenso de detentores de 47% das dívidas. Mas para que o plano seja homologado pela Justiça é preciso 100% de adesão dos credores. A partir do pedido, a Raízen tem 90 dias para que se chegue a um consenso.

Os problemas financeiros da Raízen, maior empresa de biocombustíveis do país, são decorrentes do aumento do endividamento após diversas aquisições de empresas para crescer, além de investimentos elevados em novos projetos (principalmente etanol de segunda geração) que não entregaram o retorno esperado. Os juros elevados também ampliaram as despesas financeiras da empresa, levando ao pedido de recuperação extrajudicial.

Procuradas, Shell, Raízen e Cosan não se manifestaram.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 10/04/2026**

## VIBRA ADERE A PROGRAMA DE SUBVENÇÃO AO DIESEL DO GOVERNO

Pacote prevê R\$ 1,20 de subvenção por litro do combustível importado e R\$ 0,80 por litro para o nacional

**Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro**



**Vibra adere a programa do governo de subvenção ao diesel — Foto: Divulgação**

Após o impasse com as três maiores distribuidoras do país, que não aderiram à primeira fase do programa de subvenção ao diesel, as companhias começam a rever sua posição após o governo anunciar um novo pacote de medidas para tornar o programa mais atrativo.

Nesta quinta-feira, a Vibra informou que irá efetuar sua habilitação no programa de subvenção do

governo federal ao diesel em abril.

A companhia disse que analisa os detalhes técnicos e segue em diálogo com o governo e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) “com o intuito de esclarecer e ajustar pontos importantes para que, em outro momento, a subvenção possa ser solicitada em plena conformidade com seus pilares de governança e eficiência logística”.

A Vibra disse ainda reiterar seu apoio a medidas que busquem a previsibilidade do mercado, visando minimizar impactos para o consumidor final e para os setores produtivos do país.

No novo pacote, o governo anunciou uma subvenção de R\$ 1,20 para a importação de diesel rodoviário, que será dividida com os estados. Haverá subvenção de R\$ 0,80 por litro de diesel nacional.

Procurada, a Raízen, que tem a licença da marca Shell, não quis comentar. A Ipiranga não retornou. Segundo a ANP, nove empresas já aderiram ao programa de subvenção.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/04/2026

## SOB PRESSÃO DOS EUA, VENEZUELA APROVA LEI QUE LIBERA MINERAÇÃO NO PAÍS PARA INVESTIDORES PRIVADOS

Legislativo deu luz verde à nova lei de mineração por unanimidade, como fez com reforma da legislação de hidrocarbonetos, que oferece garantias a investimentos privados, em janeiro

Por AFP — Caracas



**Sob pressão dos EUA, Venezuela aprova lei que libera mineração no país para investidores privados — Foto: Reprodução**

O Parlamento da Venezuela aprovou, nesta quinta-feira, uma lei de mineração que abre as portas aos investidores estrangeiros para a exploração das vastas reservas do país, após tomar essa mesma medida com a indústria petrolífera sob pressão dos Estados Unidos. A Venezuela deu mais um passo na direção de uma mudança profunda do modelo de gestão estatal dos recursos naturais imposto pelo

chavismo, após a deposição de Nicolás Maduro em janeiro em uma incursão militar americana.

O Legislativo deu luz verde à nova lei de mineração por unanimidade, tal como fez com a reforma da legislação de hidrocarbonetos, que oferece garantias aos investimentos privados, em 29 de janeiro. Conhecida por suas enormes reservas de petróleo, a Venezuela também é rica em minerais como ouro, diamante, bauxita e coltan, este último um material-chave na fabricação de telefones celulares.

No entanto, grupos armados exploram áreas de minas com a suposta cumplicidade das autoridades, de acordo com várias investigações. A presidente interina Delcy Rodríguez elogiou na rede X a legislação como um "instrumento fundamental para modernizar, regular e potencializar a mineração" na Venezuela.

"Esta lei fortalece a segurança jurídica, atrai investimentos e impulsionará a riqueza mineral em prol do desenvolvimento nacional", escreveu ela nesta quinta no X.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/04/2026

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

## INFLAÇÃO EM MARÇO ACELERA A 0,88% COM AUMENTO DOS PREÇOS DE TRANSPORTE E ALIMENTAÇÃO

Resultado acumulado em 12 meses foi de 4,14% até março, ante taxa de 3,81% até fevereiro, segundo o IBGE; índice veio acima do esperado por analistas do mercado

Por Daniela Amorim (Broadcast)

RIO - Sob pressão do encarecimento de transportes e alimentos, a inflação oficial no País acelerou a 0,88% em março, a taxa mais elevada para o mês desde 2022. Os dados são do Índice Nacional de

Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), divulgados nesta sexta-feira, 10, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A inflação acumulada em 12 meses voltou a acelerar, após o mês anterior de arrefecimento, passando de 3,81% em fevereiro para 4,14% em março. Segundo Fernando Gonçalves, gerente do IPCA no IBGE, a guerra dos Estados Unidos e Israel no Oriente Médio já afetou os preços no Brasil em março. Em alguns subitens apurados, sobretudo nos combustíveis, já há efeito das incertezas no cenário internacional. Ele lembra que houve reajuste de combustíveis em refinarias pela Petrobras, em meio à alta do petróleo no mercado internacional, e que o fechamento do Estreito de Ormuz começava a afetar o abastecimento global. Como consequência, os combustíveis ficaram mais caros.

A Logos Economia revisou sua projeção para o IPCA de 2026, de uma alta de 4,6% para elevação de 4,8%, “mais uma vez em virtude dos recentes desdobramentos do conflito EUA-Irã na precificação de enorme cadeia de bens e serviços, em específico do querosene de aviação”, escreveu o economista Fábio Romão, sócio da consultoria.



**Nos transportes, alta mais relevante foi a da gasolina, com aumento de 4,59%** Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

“Sobre este último ponto, é importante destacar que a metodologia do IBGE simula a compra da passagem com dois meses de antecedência, ou seja, o importante reajuste anunciado pela Petrobras em abril (nas cercanias de 55%) — em que pese o fato de a empresa estar cobrando parcialmente e parceladamente pelo combustível — poderá aparecer mais claramente no IPCA a partir de junho e julho”, previu Romão.

## Inflação no Brasil

Evolução mensal do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)

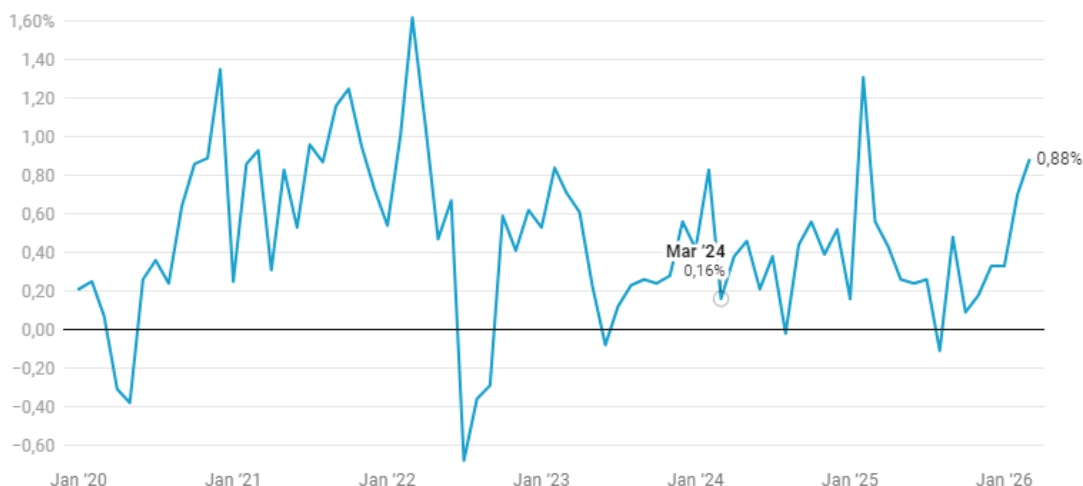


Gráfico: Estadão • Fonte: IBGE • Obter dados

A gasolina teve um aumento de 4,59% em março, maior pressão sobre a inflação oficial no País, uma contribuição de 0,23 ponto porcentual. O óleo diesel saltou 13,90% em março, com impacto de 0,03 ponto porcentual no mês. O etanol subiu 0,93%, enquanto o gás veicular recuou 0,98%. Na média, os combustíveis encareceram 4,47% em março.



A alta na gasolina em março foi a mais acentuada desde julho de 2023, quando tinha aumentado 4,75%, enquanto a elevação do diesel em março foi a mais aguda desde novembro de 2002, quando subiu 14,63%.

“Sem a gasolina, o IPCA de março teria sido de 0,68%. Sem os combustíveis, o IPCA de março teria sido de 0,64%”, calculou Fernando Gonçalves, do IBGE. “Se tiver menor oferta de combustível internamente, é possível que tenha preço maior (em abril)”, apontou.

Os grupos Transportes e Alimentação e Bebidas responderam juntos por 76% do IPCA de março. Os alimentos para consumo em casa tiveram uma alta de 1,94% em março, a maior desde abril de 2022, quando subiram 2,59%. O gerente do IBGE explica que o avanço é reflexo tanto de uma redução de oferta de alguns produtos como de um encarecimento do frete, em decorrência dos combustíveis mais caros. Houve altas no tomate (20,31%), cebola (17,25%), batata-inglesa (12,17%), leite longa vida (11,74%) e carnes (1,73%). Na direção oposta, ficaram mais baratos a maçã (-5,79%) e o café moído (-1,28%).

A alimentação fora do domicílio subiu 0,61% em março: o lanche aumentou 0,89%, e a refeição teve elevação de 0,49%.

“Os dados indicam que os efeitos do conflito no Oriente Médio, que tem afetado os preços do petróleo e dos fertilizantes usados no agronegócio, já começam a aparecer na inflação brasileira”, concordou Claudia Moreno, economista do C6 Bank, em comentário.

“No curto prazo, as medidas anunciadas pelo governo, que incluem subsídios e redução de impostos, devem limitar os efeitos da alta do petróleo sobre a inflação, mas outros impactos sobre os combustíveis e os alimentos ainda podem surgir mais à frente. Além disso, o mercado de trabalho aquecido e a perspectiva de desvalorização do real devem fazer com que os preços voltem a acelerar no segundo semestre. Nossa projeção é de que o IPCA encerre o ano em 4,8%, acima do intervalo de tolerância da meta, de 4,5%.”

Para o IPCA de abril, além de possíveis efeitos da guerra sobre alguns itens, a inflação deve apropriar os reajustes de energia elétrica no Rio de Janeiro e de água e esgoto em Goiânia, além do reajuste autorizado nos medicamentos e a alta esperada no cigarro, que teve elevação de tributos para compensar a isenção no querosene de aviação e biodiesel.

“O cigarro tem que ver como vai ficar, tem muito peso no IPCA, 0,59% de peso”, atentou Fernando Gonçalves, do IBGE.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 10/04/2026*

## **POR QUE O GOVERNO TRUMP VOLTOU A MIRAR O PIX E QUAIS MEDIDAS OS EUA PODEM ADOTAR CONTRA O BRASIL?**

Segundo a BBC, pressão comercial ocorre em meio a investigação aberta pelo USTR e reacende debate sobre soberania e concorrência no sistema de pagamentos brasileiro

Por Leonardo Siqueira

Os Estados Unidos voltaram a alfinetar o Pix, sistema de pagamento eletrônico brasileiro, ao citá-lo em um relatório de 31 de março em que os americanos listam o que consideram barreiras comerciais de outros 60 países contra empresas norte-americanas, informou a BBC.

O documento foi formalizado pela agência Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos (Office of the United States Trade Representative, USTR), a mesma que abriu um inquérito contra o pix para verificar se o sistema é uma “prática desleal” em julho de 2025.

Nas 500 páginas do National Trade Estimate Report de 2026, o Pix é citado três vezes.

“O Banco Central do Brasil criou, detém, opera e regula o Pix, uma plataforma de pagamentos instantâneos. Partes interessadas dos EUA expressaram preocupação com o fato de o Banco Central do Brasil conceder tratamento preferencial ao pix, o que prejudica os fornecedores de serviços de pagamento eletrônico dos EUA. O Banco Central exige o uso do pix por instituições financeiras com mais de 500.000 contas”, diz o trecho.

O documento do USTR aponta que o Banco Central concede tratamento preferencial ao Pix em relação a serviços estrangeiros de pagamento eletrônico, como o PayPal e bandeiras de cartões de crédito. De qualquer forma, as investigações da USTR seguem em andamento sem data para a sua conclusão.

Após a divulgação do relatório, o presidente Lula (PT) disse que o Brasil não alterará o Pix por pressão do governo dos Estados Unidos. “O Pix é do Brasil e ninguém, ninguém vai fazer a gente mudar o Pix pelo serviço que ele está prestando à sociedade brasileira”, afirmou Lula. Segundo ele, o que o governo pretende é aprimorar a ferramenta para ampliar o atendimento à população.

### **Que medidas os EUA podem tomar contra o Brasil?**

Os EUA não têm jurisdição para agir diretamente contra o pix, conforme especialistas em comércio exterior e regulação econômica ouvidos pela BBC.

As ferramentas norte-americanas se limitam ao meio comercial, ou seja, vão desde a suspensão de benefícios e acordos comerciais à restrição de importações de produtos e serviços ou imposição de tarifas sobre esses bens e serviços.

Por exemplo, um novo tarifação sobre exportações brasileiras que estão destinadas aos postos norte-americanos ou a retirada do Brasil do Sistema Geral de Preferências (SGP), programa de beneficiários tarifários de 1970 para países em desenvolvimento.



***Ferramentas norte-americanas contra o Pix se limitam ao meio comercial Foto: Julia Demaree Nikhinson/AP***

O escopo de temas analisados pelo USTR é amplo e vai muito além do Pix. Entre os pontos citados estão as tarifas aplicadas ao etanol dos Estados Unidos para acesso ao mercado brasileiro e questões ambientais, como o desmatamento ilegal, que poderia ser apontado como fator de vantagem competitiva para as exportações agrícolas do País.

Segundo a BBC, desde que os dois presidentes se encontraram nos bastidores da Assembleia-Geral da ONU, em Nova York, em setembro do ano passado, o diálogo bilateral entre Brasil e Estados Unidos se intensificou. Também passou a existir a expectativa de que os dois realizem um encontro presencial formal.

### **O que está em jogo?**

Uma das hipóteses para o tom mais duro agora estaria no desfecho de uma recente reunião da Organização Mundial do Comércio (OMC), apontou uma fonte próxima das negociações ouvida pela BBC News Brasil. Na ocasião, o Brasil bloqueou uma proposta apresentada pelos EUA e outros países para prorrogar a moratória de tarifas aduaneiras sobre transmissões eletrônicas, que abrange serviços digitais como streamings, softwares e jogos.

Além disso, Donal Trump sofreu uma derrota significativa no Judiciário dos Estados Unidos em fevereiro deste ano. Na ocasião, a Suprema Corte decidiu que o instrumento usado para justificar as medidas, a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA, na sigla em inglês), não autorizava o governo americano a impor as tarifas.

### Soberania

Segundo a BBC, desde o início dos ataques do governo Trump ao sistema de pagamentos, o governo Lula tem buscado explorar os episódios para reforçar sua imagem, apostando em um discurso centrado justamente na defesa da soberania nacional.

Integrantes da gestão também têm recorrido à controvérsia para criticar adversários políticos, sobretudo nomes ligados ao bolsonarismo, que mantiveram proximidade com o governo Trump.

Após a divulgação do relatório mais recente do USTR, o deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) criticou o “silêncio” de Flávio Bolsonaro (PL-RJ). Segundo o parlamentar, o senador “prefere bater palma para americano do que defender o que facilita a vida de milhões de brasileiros” e que acabaria com o Pix.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/04/2026*

### SÓCIOS DA RAÍZEN RESISTEM A APORTE MAIOR E PEDEM NOVA PROPOSTA AOS BANCOS

Shell e Rubens Ometto, da Cosan, tinham colocado na mesa uma injeção de R\$ 4 bi

***Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Talita Nascimento (Broadcast) e Cynthia Decloedt (Broadcast)***



***A Shell conduz as negociações com credores  
Foto: Wilton Junior/Estadão***

As negociações entre os acionistas da Raízen e seus credores em Nova York, ocorridas em extensas reuniões nesta semana, ainda não mostraram uma disposição clara dos controladores em fazer um aporte maior do que o anunciado pela empresa, de R\$ 4 bilhões, de acordo com fontes próximas às discussões.

Entretanto, as conversas transcorreram em tom amistoso, afirmam as fontes. Os acionistas da

Raízen pediram que os bancos fizessem uma nova contraproposta, sem prever mudanças na estrutura de capital da Raízen, acrescentaram as fontes.

A Raízen, empresa que tem o controle dividido entre Shell e Cosan — holding do empresário Rubens Ometto —, tem R\$ 65 bilhões em dívidas declaradas no pedido de recuperação extrajudicial, feito em 10 de março. Pessoas familiarizadas com o processo dizem que a intenção de todos os envolvidos é não ultrapassar os 90 dias previstos pela lei para entregar à Justiça um plano de reestruturação de consenso e que possa ser homologado.

### Credores cobram injeção de R\$ 10 bi

A proposta da Shell é de um aporte de R\$ 3,5 bilhões, somada a R\$ 500 milhões de Ometto, sem envolver a Cosan, que seria diluída no processo. Os credores, por sua vez, pedem uma injeção maior de capital, de R\$ 10 bilhões. Apesar da evolução das conversas, não há sinalização de que o aporte



chegue a esse montante, enquanto, por outro lado, fontes afirmam que também não houve uma negativa formal.

Do lado dos detentores de dívidas em dólar (bondholders), o grupo que participa das negociações têm 70% dos títulos e é formado por 45 fundos de investimento. Destes, os principais, que sentam nas mesas de negociação, de acordo com fontes são as gestoras americanas AllianceBernstein, NFS e T. Rowe Price.

Os bondholders têm US\$ 5 bilhões em créditos contra a Raízen e os bancos outros US\$ 5 bilhões com bancos, enquanto US\$ 3 bilhões são representados por títulos no mercado local.

### **Plano inicial prevê conversão de dívida em ações**

O plano a partir do qual as negociações foram iniciadas esta semana previa, além do aporte de R\$ 4 bilhões, a conversão de 45% das dívidas em ações. Os 55% restantes das obrigações teriam prazo alongado, sendo pagas em 10 anos no caso da distribuidora e 13 anos no negócio das usinas.

A leitura inicial era de que, com o aporte conforme apresentado pelos acionistas, Shell e Ometto receberiam ações ON da Raízen em uma proporção maior do que os credores na conversão dos 45% da dívida, que será em units (recibo formado por ações ON e PN). A interpretação dos bancos era a de que isso daria maior poder aos atuais acionistas do que aos credores, que terão de certa forma colocado cerca de R\$ 30 bilhões na Raízen por meio da conversão da dívida.

O plano de partida também prevê que os acionistas poderão indicar quatro membros ao conselho de administração, enquanto os credores, três.

Procurada, a Shell, que conduz as negociações com credores, não comentou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/04/2026*

### **CASO MASTER: LIQUIDANTE PEDE INFORMAÇÕES SOBRE NOVAS MANSÕES, AVIÕES E OBRAS DE ARTE NOS EUA**

EFB Regimes Especiais tenta destrinchar camadas de ocultação de patrimônio e pede informações a empresas sobre a origem de bens; procurada, defesa de Daniel Vorcaro não se manifestou

**Por Cristiane Barbieri**

Uma coleção de mansões, uma nova frota de aviões, obras de arte dignas de museus e pagamentos feitos a pessoas ligadas ao Banco Master. A lista de propriedades e ativos financeiros que a EFB Regimes Especiais, liquidante da instituição, pediu para serem rastreados nos EUA dá indicações do potencial desvio de recursos àquele país feito por Daniel Vorcaro, controlador da instituição, bem como pelo grupo a ele associado.

Procurada, a defesa de Vorcaro não se manifestou.

Após a autorização da Justiça norte-americana esta semana, foram apresentados ao Tribunal de Falências do Distrito Sul da Flórida, no qual corre o processo nos EUA, pedidos de buscas de informações de seis imóveis de altíssimo luxo, sendo cinco no próprio Estado da Flórida e um no Colorado.

Também foi pedido o rastreio de cinco aviões, quatro obras de arte, contas bancárias para aquisições ou para as quais os recursos provenientes de transações com esses bens tenham sido usados, entre outras informações.

Como a estrutura usada para a aquisição do patrimônio envolve mecanismos financeiros e societários complexos, o objetivo do liquidante é tentar buscar o máximo de informações para entender a quem



pertencem os bens, seja diretamente ou por meio de terceiros, trusts (estrutura de proteção patrimonial) ou entidades de fachada. Entre as exigências específicas, por exemplo, estão identificar a “conta exata que iniciou o pagamento” e a busca pelo beneficiário final.

Um dos imóveis que ainda não haviam vindo a público, possivelmente ligado ao grupo de Vorcaro, é uma mansão em Aspen, no Colorado, de 1,1 mil m<sup>2</sup>, num lote de 24 hectares. Construída em 2005, a casa foi vendida pela última vez em 2024, por US\$ 77 milhões (cerca de R\$ 386 milhões).

A solicitação do liquidante foi feita à Clear River Properties LLC (também conhecida como Roluja LLC), entidade diretamente vinculada às transações financeiras e de titularidade da mansão no Colorado.

O pedido foi para que a Clear River entregue documentos que identifiquem qualquer propriedade que a tenha gerenciado, controlado ou detido (ou continue a gerenciar/deter) associados a Vorcaro e uma lista de outras 12 pessoas envolvidas no caso. Também a quatro pessoas jurídicas.

Também foram pedidos documentos de propriedade e venda, rastreamento de recursos, fundos envolvidos, proventos e comunicações de outras mansões na Flórida. Entraram na lista propriedades de luxo em Sunny Isle Beach, conhecida como a “Riviera da Flórida”, na região metropolitana de Miami. Na cidade de Miami propriamente dita, há ainda uma mansão chamada nos autos de Sabal Property e três apartamentos de frente para o mar.

Todos de altíssimo luxo. Como há o endereço de cada um deles no processo e as propriedades americanas são muito fotografadas por sites de imóveis, é possível ver detalhes de todas pela internet. Somados, esses imóveis podem valer US\$ 140 milhões (por volta de R\$ 750 milhões), de acordo com propriedades similares comercializadas no último ano na região.

Além dos históricos financeiros, o pedido inclui registros de “conheça seu cliente”, documentos antilavagem de dinheiro, apólices de seguro e registros bancários que reflitam transações ligadas a esses imóveis.

O objetivo é consolidar o rastreamento de ativos para identificar se fundos das entidades em liquidação foram utilizados na aquisição dessas propriedades de luxo por meio de estruturas corporativas complexas.

### **Frota ampliada**

A lista de aviões cujo pedido de rastreamento de informações foi feito pelo liquidante também difere da identificada pela Polícia Federal e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) no Brasil. O único em comum é o Gulfstream G700. Entre as novas aeronaves mencionadas está um jato leve da Embraer, o Phenom 100, e turboélices Piper Meridien, Beechcraft King Air 90 e C90A.

Os preços de mercado desses aviões variam de US\$ 900 mil (cerca de R\$ 4,5 milhões) a US\$ 78 milhões (por volta de R\$ 420 milhões, o Gulfstream topo de linha). O liquidante também busca informações sobre se as aeronaves listadas são associadas a Vorcaro e a outros devedores.

Foram pedidas informações a duas empresas: a FlexJet LLC e à JetCraft Corporation. Entre elas, diários de bordo, localização atual dos aviões, transferências de propriedade e registros de fundos usados nas compras, bem como qualquer transação financeira e comunicações com os proprietários.

### **Depoimentos juramentados**

Em relação às obras de arte, foram feitos pedidos similares às empresas de serviços financeiros, gestão de patrimônio e consultoria corporativa MIG Inc., Mosaic Corporate Services e Mosaic Group LLC.

Os quadros mencionados pelo liquidante são o óleo sobre tela Mousquetaire (1967), de Pablo Picasso, a pintura de tinta acrílica e óleo sobre tela Everybody's 2 Cents (1984), de Jean-Michel

Basquiat, o de técnica mista sobre tela Tulip Fever (2019), de Frederic Anderson e a obra de tinta serigráfica sobre tela Untitled Basquiat (1983), também do pintor norte-americano. Somados, os quadros poderiam valer cerca de US\$ 50 milhões (mais de R\$ 270 milhões).

Para cada uma dessas obras, as empresas intimadas devem fornecer o histórico de gestão e aquisição, os beneficiários, transações, seguros, comunicações e rastreamento financeiro. Além da entrega dos documentos, os representantes da MIG Inc. e das entidades Mosaic foram convocados para prestar testemunho sob juramento sobre esses serviços e ativos, em maio.

Nos pedidos da EFB também há uma ampla gama de buscas por informações financeiras. Entre elas, um pedido específico foi feito à The Clearing House Payments Company, LLC para fornecer planilhas de pagamentos envolvendo os indivíduos e empresas com ativos congelados e sob suspeita.

Conhecida como CHIP, essa entidade é a maior operadora de sistemas de pagamentos do setor privado nos EUA e faz transações interbancárias de alto valor. O objetivo aqui é rastrear o fluxo de dinheiro internacional de Vorcaro e os outros citados.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 10/04/2026**

## IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO: TRIBUNAL REJEITA RECURSO DO GOVERNO E MANTÉM SUSPENSÃO PEDIDA POR PETROLEIRAS

Desembargadora federal entendeu que os argumentos da União não comprovam o dano imediato e irreversível que justifique o afastamento dos efeitos da suspensão do imposto

**Por Mariana Ribas (Broadcast)**

O Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2) manteve, em decisão da noite de quinta-feira, 9, a liminar que beneficiou cinco petroleiras ao suspender a exigibilidade do Imposto de Exportação criado pela Medida Provisória nº 1.340/2026. Como antecipado pelo Estadão/Broadcast, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) recorreu da decisão alegando estar fundamentada em trechos inexistentes da norma.

A desembargadora federal Carmen Silvia Lima de Arruda rejeitou o recurso da União, ao entender que os argumentos não comprovam o dano imediato e irreversível que justifique o afastamento dos efeitos da suspensão do imposto. Há ainda, porém, espaço para recurso.



**Petroleiras foram à Justiça para tentar barrar o imposto de exportação Foto: Wilton Junior/Estadão**

exportações de petróleo bruto ou minerais betuminosos. Entretanto, a decisão menciona três parágrafos que não existem no texto original.

A liminar mantida pelo TRF-2, assinada na terça-feira, 7, beneficia as operadoras Petrogal, Shell e Equinor, TotalEnergies e Repsol Sinopec. Nela, o juiz federal Humberto de Vasconcelos Sampaio, da 1ª Vara Federal do Rio de Janeiro, reproduz em sua decisão o artigo 10 da MP, que prevê a cobrança de 12% sobre

A utilização de parágrafos que não existem, segundo especialistas, pode ser fruto de “alucinação” da inteligência artificial. O ponto incomodou o governo, que avaliou a decisão como “bizarra” e “gravíssima” diante da situação. A questão, entretanto, não foi ponto de análise da desembargadora em sua decisão.

### O que a Procuradoria da Fazenda contestou

No agravo de instrumento (recurso) rejeitado, a PGFN pediu a suspensão dos efeitos da liminar até que uma decisão de mérito fosse tomada. Entre os argumentos, a procuradoria diz que “a decisão usa como principal fundamento para o deferimento (concessão) da liminar um texto normativo absolutamente inexistente”.

A PGFN também afirma que a cobrança do imposto não se deu de modo imotivado nem incorreu em qualquer desvio de finalidade, estando justificada no cenário internacional da guerra deflagrada no Oriente Médio e na necessidade de regulação do comércio exterior.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 10/04/2026*

### CARGA TRIBUTÁRIA BRUTA DO GOVERNO ATINGE RECORDE DE 32,4% DO PIB EM 2025

Segundo Tesouro, alta foi puxada principalmente por acréscimo de 0,23 ponto do PIB no Imposto de Renda retido na fonte, devido ao aumento da massa salarial

**Por Cícero Cotrim (Broadcast)**

BRASÍLIA - A carga tributária bruta do governo geral (governo central, Estados e municípios) cresceu de 32,22% para 32,40% do Produto Interno Bruto (PIB) entre 2024 e 2025, segundo estimativas publicadas nesta sexta-feira, 10, pelo Tesouro Nacional. É o maior nível da série histórica disponibilizada pelo órgão, que vai de 2010 até o ano passado.

O aumento geral foi puxado pelo governo central, cuja carga tributária bruta cresceu de 21,34% para 21,60% do PIB no período, uma alta de 0,26 ponto porcentual. Também é o maior nível da série. A carga tributária dos Estados diminuiu 0,10 ponto do PIB, de 8,48% para 8,38%, e a dos municípios cresceu 0,03 ponto, de 2,40% para 2,43%.

Segundo o Tesouro, a alta da carga tributária do governo central foi puxada principalmente por um acréscimo de 0,23 ponto do PIB no Imposto de Renda retido na fonte, por causa do aumento da massa salarial.



**Nos Estados, queda da carga tributária foi puxada por uma redução de 0,09 ponto do PIB na arrecadação de ICMS, que cresceu abaixo da economia Foto: Adobe Stock**

“Em relação aos impostos sobre bens e serviços, é importante mencionar o aumento de 0,10 ponto do PIB nos Impostos sobre Operações Financeiras (IOF), resultado decorrente de operações relativas à saída de moeda estrangeira e da elevação das alíquotas incidentes sobre operações de câmbio e crédito”, diz o Tesouro, no relatório de estimativa de carga tributária.

A arrecadação das contribuições para o Regime Geral de Previdência Social (RGPS) cresceu o equivalente a 0,12 ponto do PIB, impulsionada pela reoneração escalonada da contribuição patronal e da folha de pagamentos e pelo crescimento da massa salarial e do emprego, segundo o órgão.

Nos Estados, a queda da carga tributária foi puxada por uma redução de 0,09 ponto do PIB na arrecadação de ICMS, que cresceu abaixo da economia. “Esse movimento também reflete a composição do crescimento econômico em 2025, concentrado em setores sobre os quais não há incidência do ICMS, ou sua incidência é reduzida”, diz o Tesouro.

O principal destaque nos municípios foi o aumento de 0,02 ponto do PIB na arrecadação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), puxado pelo crescimento do setor de serviços no ano passado, segundo o Tesouro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/04/2026



### VALOR ECONÔMICO (SP)

## DURIGAN ANUNCIA ACORDO DE COOPERAÇÃO ENTRE BRASIL E EUA PARA COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

Segundo o ministro, negociação foi destravada após conversa entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump

Por Giordanna Neves, Valor — Brasília



**Ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Adriano Machado/Reuters**

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, anunciou, nesta sexta-feira (10), uma parceria entre o governo brasileiro e autoridades dos Estados Unidos para ampliar a cooperação no combate ao crime organizado, com foco no tráfico internacional de armas e drogas.

O acordo estabelece o compartilhamento de informações em tempo real entre autoridades brasileiras e norte-americanas, com uso do Programa Desarma, sistema

informatizado da Receita Federal em parceria com a Polícia Federal (PF), que amplia a capacidade de rastreamento internacional de armas e drogas.

Segundo Durigan, a iniciativa marca um “primeiro passo relevante” no avanço da cooperação bilateral e permite uma espécie de “raio-X” das cargas que saem dos portos americanos com destino ao Brasil, sem a necessidade de haver viagem e intercâmbio pessoal de autoridades dos Estados Unidos para o Brasil e vice versa.

“A partir desse primeiro raio-X, dessa informação de imagem bruta, há uma informação de inteligência dos Estados Unidos, que, casada com a informação bruta, é encaminhada a distância de maneira digital e com fluxo contínuo dos Estados Unidos para o Brasil, o que nos permite, dentre outras informações, identificar armas e drogas que podem estar a caminho do Brasil, intermediadas por organizações criminosas”, acrescentou.

### Conversa entre Lula e Trump

Ele disse que o governo brasileiro já possuía informações e imagens mapeadas, mas ressaltou que a negociação foi destravada após conversa entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. Na próxima semana, Durigan deve voltar a tratar do tema com autoridades americanas durante agenda em Washington, quando participará do encontro do Fundo Monetário Internacional (FMI).

O ministro explicou que, caso a prevenção não seja suficiente para impedir a entrada no Brasil de armas, drogas e equipamentos irregulares provenientes dos Estados Unidos, o Programa Desarma permitirá o envio de notificações às autoridades norte-americanas, com informações sobre o tipo de



material apreendido e a rota de entrada, para que os EUA aprimorem seus procedimentos e ampliem a qualidade das informações compartilhadas.

Por exemplo, se for identificado um contêiner com peças de fuzil provenientes de portos da Flórida, as autoridades brasileiras poderão comunicar imediatamente o caso às autoridades americanas, com detalhes sobre a carga, a empresa e o endereço de origem, para que a investigação seja conduzida também nos Estados Unidos.

“Ou seja, nós usamos inteligência para que a autoridade americana faça a investigação do lado dele”, disse o secretário da Receita, Robinson Barreirinhas. No mês passado, segundo ele, houve a condenação de um indivíduo na Flórida que planejava o envio de peças de fuzil para o Brasil.

“Nós esperamos mais esse tipo de evento, sempre com investigação do lado americano, prisão e eliminação desse envio de armas aqui, que tanto mal faz, que alimentam o crime organizado aqui no Brasil”, acrescentou

De acordo com o Ministério da Fazenda, nos últimos 12 meses, foram identificadas, no âmbito do programa Desarma, 35 ocorrências, com apreensão de 550kg de armas enviadas principalmente da Flórida (EUA) com uso de declarações fraudulentas e métodos de ocultação.

Foi evidenciado também um aumento expressivo das apreensões de drogas, de 89 kg, em 2024, para 1.562 kg, nos três primeiros meses de 2026, “além de mudança no perfil do tráfico, com maior uso de cargas, baixa sofisticação na ocultação e diversificação dos aeroportos de origem”.

De acordo com Barreirinhas, a parceria representa uma oportunidade de aprofundar a relação com a aduana americana e deve servir como modelo para outros acordos internacionais. “Esse aqui é um piloto com o governo dos Estados Unidos, mas temos, sim, conversas avançadas e ações já concretas com outros países”, disse.

### **Avanço em outras frentes com os EUA**

Já o ministro da Fazenda afirmou que há expectativa de aumento da efetividade no combate ao crime organizado e de redução da circulação de armas no país com a nova parceria. Ele também indicou que o governo pretende avançar em outras frentes de cooperação com os Estados Unidos, que demonstraram interesse em aprofundar a relação.

“O que eu ouvi aqui, uma espécie de relato das autoridades norte-americanas, é que eles gostariam de aprofundar a cooperação, seja em termos de rastreabilidade de armas, para que eles possam também, do lado dos Estados Unidos, identificarem de que portos isso está saindo, se há modais sofisticados, se isso está vindo com passageiros, se isso está vindo de alguma outra forma”, explicou Durigan.

O diretor-geral da PF, Andrei Rodrigues, destacou que a cooperação responde à mudança no perfil das organizações criminosas. “Tenho insistido muito e reafirmado que temos no pilar da cooperação internacional um grande eixo para o enfrentamento qualificado e organizado. As organizações não são mais locais”, afirmou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/04/2026*

### **MESMO APÓS REVÉS, GOVERNO ESPERA REVERTER DECISÃO SOBRE IMPOSTO DE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO**

O imposto foi recriado temporariamente pelo governo federal, a uma alíquota de 12%, visando compensar os subsídios ao diesel

**Por Jéssica Sant'Ana, Valor — Brasília**

O governo segue confiante que conseguirá reverter, no Tribunal Regional Federal (TRF) da 2ª Região ou nos tribunais superiores, a decisão liminar que suspendeu o Imposto de Exportação de petróleo para cinco petroleiras que operam no Brasil.

O tributo foi suspenso pelo juiz Humberto de Vasconcelos Sampaio, da 1ª Vara Federal do Rio de Janeiro, que acatou um pedido de Equinor, TotalEnergies, Petrogal, Shell e Repsol Sinopec. Ontem, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) recorreu, mas a desembargadora Carmen Silva Lima de Arruda, do TRF-2, negou o recurso. Com isso, o caso será julgado pela turma do tribunal.

O juiz segue alegando que o tributo foi criado com finalidade arrecadatória, e não regulatória, o que seria ilegal. O governo vai demonstrar que a exposição de motivos da medida provisória (MP) que recriou o imposto demonstra que ele é regulatório, trazido temporariamente no contexto do conflito do Oriente Médio, com o objetivo de minimizar os impactos do aumento do preço do diesel.

O governo também vai seguir argumentando que a consequência fiscal é característica de qualquer imposto, mas que isso não afeta o princípio primordial da medida, que teve fins regulatório, para evitar também o desabastecimento interno.

O imbróglio jurídico sobre o Imposto de Operações Financeira (IOF), em que o governo saiu vencedor no Supremo Tribunal Federal (STF) ao provar que o aumento do tributo teve fins regulatório, e não arrecadatário, também será lembrado, segundo interlocutores.

A expectativa do governo é que a decisão seja revertida rapidamente, de forma que não prejudique a compensação esperada. O Imposto de Exportação foi recriado temporariamente pelo governo federal, a uma alíquota de 12%, visando compensar os subsídios ao diesel. O objetivo do subsídio é evitar o aumento do preço desse combustível no país, diante da escalada do preço do barril de petróleo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/04/2026*

## EMBRAER NOMEIA FELIPE SANTANA COMO SEU NOVO DIRETOR FINANCEIRO E DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES

Santana atualmente é diretor global de tesouraria da fabricante de aeronaves e possui 18 anos de experiência na companhia

**Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo**



— Foto: Bloomberg

A Embraer anunciou nesta sexta-feira (10) que nomeou Felipe Santana como seu novo diretor financeiro e de relações com investidores.

Santana atualmente é diretor global de tesouraria da fabricante de aeronaves e possui 18 anos de experiência na companhia.

Segundo a Embraer, a promoção do executivo garante a continuidade da gestão financeira, não altera sua estratégia, operações ou compromissos financeiros.

Santana irá substituir Antonio Carlos Garcia, que no início da semana anunciou que deixará a empresa para assumir a posição de diretor financeiro na Azul.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/04/2026*

## RIO BOAT SHOW ABRE TEMPORADA COM MAIS DE 100 BARCOS À VENDA E GRANDES ESTREIAS NO BRASIL

Maior salão náutico outdoor da América Latina traz atrações para toda a família e foco em negócios e experiências

**Por Rio Boat Show**



**Rio Boat Show reúne compradores e admiradores do universo náutico na Marina da Glória — Foto: Divulgação**

A Marina da Glória se transforma, a partir deste sábado (11), no principal palco sobre as águas. Com mais de 100 embarcações — com modelos inéditos no Brasil —, o Rio Boat Show abre sua 27ª edição reunindo luxo, tecnologia e experiências imersivas, de test drives no mar a desfiles noturnos de barcos, em uma programação pensada para atrair tanto compradores quanto admiradores do universo

náutico.

### **Lançamentos e embarcações de todos os portes**

Com expectativa de superar 30 mil visitantes ao longo de nove dias, a edição de 2026 contará com mais de 30 novidades em barcos, incluindo modelos apresentados apenas em feiras internacionais. O público poderá conhecer desde embarcações compactas, com preços a partir de R\$ 42,8 mil, até iates de luxo com cerca de 30 metros de comprimento.

Entre os destaques estão modelos de alto padrão como a Schaefer 770, o Sanlorzenzo SD90, o Princess X80, a Azimut Grande 25 M, o De Antonio D50 e a Ferretti Yachts 1000 — esta última, com 100 pés, é a maior embarcação em exposição no evento. Fabricantes de barcos nacionais e internacionais marcam presença, incluindo estaleiros brasileiros e marcas de países como Itália, Reino Unido e Espanha, reforçando o caráter global do salão.

O evento também funciona como vitrine para a indústria náutica brasileira, reunindo fabricantes de diferentes regiões do país. Entre os lançamentos, estão novas embarcações de estaleiros nacionais que apostam em inovação, design e engenharia para ampliar sua participação no mercado.

Mais do que uma feira de negócios, o Rio Boat Show aposta em experiências para aproximar o público da cultura náutica. A programação inclui test drives, batismo de mergulho em tanque, velejadas pela Baía de Guanabara e atividades introdutórias para iniciantes. Entre os momentos mais aguardados, está o tradicional desfile noturno de barcos, que acontece no dia 12 de abril, com show de luzes e som na Marina da Glória. A programação musical também inclui apresentações ao vivo, como o show da cantora Luana Camarah.



**Rio Boat Show reúne compradores e admiradores do universo náutico na Marina da Glória — Foto: Divulgação**

### **Conteúdo, palestras e lifestyle**

O evento contará ainda com o Náutica Talks, ciclo de mais de 40 palestras com especialistas, atletas e profissionais do setor. Os temas abordam desde navegação e turismo náutico até inovação, sustentabilidade e grandes expedições. O salão também reúne empresas de serviços e soluções ligadas ao estilo de vida náutico, como

plataformas de compartilhamento de embarcações, consórcios e transporte aquaviário.

Além disso, o público terá acesso a um pavilhão com acessórios, equipamentos e brinquedos náuticos, além de uma praça gastronômica.



**Rio Boat Show reúne compradores e admiradores do universo náutico na Marina da Glória — Foto: Divulgação**

### Setor em expansão

A indústria náutica brasileira segue em crescimento e já gera mais de 150 mil empregos diretos no país, segundo estimativas do setor. O Rio Boat Show reforça seu papel como principal vitrine dessa cadeia produtiva, além de incentivar o turismo e promover a navegação segura, com apoio da Marinha do Brasil.

### Serviço

Rio Boat Show 2026

De 11 a 19 de abril de 2026 Marina da Glória – Rio de Janeiro (RJ)

Ingressos à venda em [www.rioboatshow.com.br](http://www.rioboatshow.com.br)

Programação: atividades ao longo do dia, com transmissões ao vivo a partir das 19h

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 10/04/2026

## EUA DEVEM ESTENDER ISENÇÃO AO PETRÓLEO RUSSO PARA AMENIZAR CHOQUE DA GUERRA

O Departamento do Tesouro dos EUA permitiu a compra de petróleo e produtos petrolíferos russos desde meados de março por meio de uma isenção de 30 dias que expira em 11 de abril

**Por Dmitry Zhdannikov, Jarrett Renshaw e Timothy Gardner, Reuters, Valor — Washington**



**Óleo é bombeado para um navio-tanque no terminal do Porto de Ust-Luga, na Rússia — Foto: Alexander Demianchik/Reuters**

O governo Trump deve estender ainda nesta sexta-feira (10) uma isenção que permite a compra de petróleo e produtos petrolíferos russos sancionados, disseram à Reuters duas fontes familiarizadas com o assunto.

O Departamento do Tesouro dos EUA permitiu a compra de petróleo e produtos petrolíferos russos desde meados de março por meio de uma isenção de 30 dias que expira

em 11 de abril, como parte dos esforços para controlar os preços globais de energia durante a guerra EUA-Israel contra o Irã.

O enviado da Rússia, Kirill Dmitriev, disse que a isenção original liberaria 100 milhões de barris de petróleo bruto russo, o equivalente a quase um dia de produção global.

O secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, reuniu-se com Trump na Casa Branca na quinta-feira (9) para conversar sobre a extensão da isenção e ambos concordaram com a ideia, disse uma das fontes, pedindo para não ser identificada.

Autoridades da Casa Branca e do Departamento do Tesouro não comentaram imediatamente o assunto.

Os preços do petróleo LCOc1 aumentaram desde o início da guerra devido ao fechamento parcial do Estreito de Ormuz, por onde 20% do petróleo e do gás do mundo eram transportados diariamente antes do conflito.

A Agência Internacional de Energia (AIE), composta por 32 países, afirmou que a guerra está criando a maior interrupção no fornecimento de petróleo da história.

Os preços dos combustíveis são uma das principais preocupações de Trump e de seu partido republicano em relação às eleições de meio de mandato em novembro.

### Guerra na Ucrânia

As isenções, por sua vez, podem complicar os esforços do Ocidente de privar a Rússia de receita por sua guerra na Ucrânia e colocar Washington em desacordo com seus aliados. A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, afirmou que, agora, não é o momento de relaxar as sanções contra a Rússia.

Em 20 de março, os EUA também suspenderam as sanções contra o petróleo iraniano por 30 dias, em um esforço para controlar os preços, gerando críticas de parlamentares democratas e republicanos.

***"A suspensão das sanções ao petróleo, agora, beneficia os países que desejam nos prejudicar", disse o senador republicano Jerry Moran, no mês passado, ao pedir ao governo que não renovasse as isenções. "O Irã e a Rússia estão trabalhando ativamente juntos para colocar em risco os norte-americanos e outras vidas inocentes."***

Parlamentares democratas, incluindo Gregory Meeks, principal membro de seu partido no Comitê de Relações Exteriores da Câmara dos Deputados, apresentaram uma proposta na quinta-feira para interromper a isenção para a Rússia e impedir sua extensão. Para eles, a permissão dá ao presidente russo Vladimir Putin "um passe livre para tirar proveito do aumento global dos custos de energia e encher os cofres da Rússia para sua guerra ilegal contra a Ucrânia -- tudo isso enquanto a Rússia ajuda o Irã a atacar e matar militares norte-americanos no Oriente Médio".

A Índia, um aliado dos EUA que é vulnerável a choques de petróleo como resultado da guerra, espera que Washington renove a isenção do petróleo russo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/04/2026

## AEROPORTO DE BRASÍLIA DEVE IR A LEILÃO NA PRIMEIRA QUINZENA DE DEZEMBRO, DIZ MINISTRO

Já o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), concedido à iniciativa privada em 2012, não deve ir novamente a leilão, segundo Tomé Franca

**Por Paula Martini, Valor — Rio**



**Aeroporto Internacional de Brasília — Foto: Divulgação/Aeroporto Internacional de Brasília**

O leilão do aeroporto de Brasília deve ocorrer na primeira quinzena de dezembro, com a modelagem prevendo a inclusão de dez terminais regionais para viabilizar investimentos e ampliar a conectividade aérea no país, afirmou ao Valor o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Segundo Franca, a estratégia segue a lógica de combinar ativos rentáveis com deficitários para fortalecer a malha regional. "A gente pode juntar



aeroportos que são mais atrativos para que esses aeroportos possam, de alguma forma, custear os aeroportos deficitários, de modo que a gente tenha uma malha de infraestrutura mais robusta no Brasil. É a velha política do filé com osso”, disse.

Franca assumiu a pasta em 1º de abril, após o ex-ministro Silvio Costa Filho se desincompatibilizar do cargo para concorrer à Câmara dos Deputados. Antes de deixar o posto, Costa Filho havia indicado que o leilão de Brasília poderia ocorrer até novembro deste ano. “A previsão é até o final do ano. A gente quer ver se consegue, no início de dezembro, fazer esse leilão”, afirmou o atual ministro, nesta sexta (10).

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, na quarta-feira (8), o acordo firmado entre o Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a concessionária Inframérica para repactuar o aeroporto de Brasília. O acordo coordenado pela câmara de consenso do TCU, a Secex Consenso, prevê a realização de processo de venda assistida para verificar se outros grupos têm interesse no ativo.

O processo é semelhante ao percorrido pelo aeroporto internacional Tom Jobim, o Galeão, localizado na zona norte do Rio, que foi a leilão no dia 30 de março. A disputa foi vencida pela espanhola Aena, que irá assumir o aeroporto no lugar da RIOGaleão, formada pela singapuriana Changi e pela Vinci Compass, além da Infraero.

No caso de Brasília, o acordo prevê que a concessionária vencedora também assumirá outros dez aeroportos regionais até 2037, sendo responsável por realizar investimentos de R\$ 1,8 milhão. Apesar da inclusão de terminais locais, considerados menos atrativos, Franca disse esperar disputa. “A gente espera que vai haver, sim, competição como houve no Galeão”, afirmou.

O governo também prepara, para o segundo semestre deste ano, uma nova rodada do programa Ampliar, voltado à concessão de aeroportos regionais. Segundo o ministro, a expectativa é incluir de cinco a dez terminais na nova rodada, possivelmente ampliando o escopo para além das regiões Norte e Nordeste.

### **Saída para Viracopos**

Já o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), concedido à iniciativa privada em 2012, não deve ir novamente a leilão, segundo o ministro. Ele explicou que o terminal está em processo de autocomposição, com negociações voltadas ao reequilíbrio do contrato, sem mudanças estruturais que justifiquem um teste de mercado.

“Não tem mudança significativa no contrato, então acredito que não deve seguir por esse caminho de processo competitivo. Se houver acordo com a concessionária, a tendência é de manutenção do contrato até o fim do prazo atual”, afirmou.

A concessão, controlada por Triunfo e UTC, enfrentou problemas econômico-financeiros ao longo dos anos, agravados por projeções de demanda frustradas e pela crise econômica, o que levou a concessionária a pedir recuperação judicial em 2018 e, posteriormente, a solicitar a devolução amigável do ativo para relicitação. Desde então, o contrato tem sido alvo de sucessivas tentativas de reestruturação, o que levou a novas rodadas de negociação entre governo e concessionária.

### **Papel da Infraero e aeroporto Santos Dumont**

Os recentes acordos de repactuação homologados pelo TCU também tiveram em comum a saída da Infraero das concessões. Segundo Franca, o governo ainda elabora estudos para redefinir o papel da estatal.

“A participação nos ativos foi, até então, mais um problema do que uma solução”, disse. Com a saída de grandes aeroportos como Galeão e Brasília, a empresa deve seguir com papel importante na gestão de aeroportos regionais sem interesse privado ou como executora de obras públicas no setor.

Para o ministro, a eventual concessão do aeroporto Santos Dumont, na região central do Rio, é um “caminho natural”. Ele descartou, no entanto, qualquer possibilidade de privatização este ano. “Não acredito que isso vai ser algo em curto prazo”, afirmou. A definição dependerá da solução mais ampla para a Infraero, já que o terminal representa cerca de 80% das receitas da estatal.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/04/2026*

## PAÍSES ASIÁTICOS PRESSIONAM EUA POR EXTENSÃO DE ISENÇÃO AO PETRÓLEO RUSSO

Um funcionário do governo indiano disse à agência que Nova Déli está confiante de que os EUA estenderão a isenção, mas negou que o país esteja fazendo lobby por uma exceção

*Por Annmarie Hordern, Jennifer A Dlouhy e Rajesh Roy, Em Bloomberg*



**Navio petroleiro — Foto: Bloomberg**

Vários países asiáticos estão pressionando o Departamento do Tesouro dos Estados Unidos para renovar uma isenção de sanções que lhes permite comprar petróleo bruto russo, segundo pessoas com conhecimento do assunto.

Índia e Filipinas estão entre os países que pedem aos EUA a renovação da isenção para o petróleo russo que já está carregado em navios-tanque, disseram as fontes, que pediram anonimato. A atual isenção de 30 dias

expira em 11 de abril.

A campanha de pressão coloca dois lados em conflito: aliados europeus que querem limitar qualquer benefício financeiro ao presidente russo, Vladimir Putin, enquanto suas forças continuam a guerra na Ucrânia, e países asiáticos que enfrentam escassez de energia devido ao conflito com o Irã.

O embaixador das Filipinas nos EUA, Jose Manuel G. Romualdez, descreveu o esforço para estender a isenção como um “trabalho em andamento”.

Uma delegação indiana em Washington também está pressionando pela renovação de uma isenção para o petróleo iraniano, que expira ainda este mês, além da ampliação de uma exceção para o gás natural liquefeito russo, segundo uma das fontes.

A pressão de última hora busca incentivar o governo do presidente Donald Trump a usar os instrumentos limitados de que dispõe para ampliar a oferta de petróleo, enquanto governos ao redor do mundo tentam conter a alta dos preços globais de energia — e lidar com restrições de oferta — causadas pela guerra. Os mercados de petróleo têm sido extremamente voláteis desde que EUA e Israel lançaram sua campanha militar, e os preços seguem mais de 30% acima dos níveis anteriores ao conflito.

Um porta-voz da Casa Branca se recusou a comentar sobre o assunto. O Departamento do Tesouro não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

Um funcionário do governo indiano disse à agência que Nova Déli está confiante de que os EUA estenderão a isenção, mas negou que o país esteja fazendo lobby por uma exceção. O representante reconheceu que a Índia tem comprado grandes volumes de petróleo russo.

O mesmo funcionário afirmou que a visita do secretário de Relações Exteriores da Índia, Vikram Misri, a Washington nesta semana — onde se reuniu com autoridades do governo Trump, incluindo o

secretário de Estado, Marco Rubio — não teve relação com a busca por isenção para compras de petróleo russo. O Ministério das Relações Exteriores da Índia não respondeu a pedidos de comentário.

As isenções têm gerado críticas de aliados europeus e de membros do Congresso dos EUA, que dizem que o país está permitindo que adversários lucrem com sua tentativa de aumentar a oferta global de petróleo.

O secretário do Tesouro, Scott Bessent, classificou a medida como uma “ação deliberada de curto prazo”. O petróleo Brent (referência internacional de preço do setor) disparou desde o início da guerra com o Irã, elevando os preços da energia para os consumidores, incluindo a gasolina nos EUA.

Um acordo de cessar-fogo entre EUA e Irã anunciado no início desta semana prevê a reabertura do Estreito de Ormuz, a rota marítima mais importante do mundo para o transporte de energia. A decisão do Irã de fechar o estreito reduziu drasticamente o fluxo de cerca de um quinto do petróleo global.

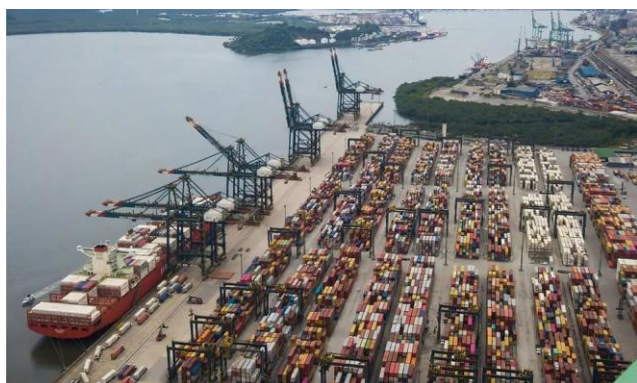
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/04/2026*

## EXPORTAÇÕES AOS EUA ATINGEM MENOR PARTICIPAÇÃO HISTÓRICA NO 1º TRIMESTRE EM QUASE 30 ANOS, DIZ AMCHAM

Vendas ao país somaram US\$ 7,8 bilhões no primeiro trimestre de 2026, redução de 18,7% em relação ao mesmo período de 2025

**Por Vinícius Lucena, Valor — São Paulo**



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

As exportações do Brasil aos EUA somaram US\$ 7,8 bilhões no primeiro trimestre de 2026, redução de 18,7% em relação ao mesmo período de 2025. Com isso, os Estados Unidos passaram a responder por 9,5% das exportações brasileiras — o menor nível da série histórica iniciada em 1997, há 29 anos. Os dados são do Monitor do Comércio Brasil–EUA, divulgado pela Câmara Americana de Comércio (Amcham) nesta sexta-feira (10).

Segundo o documento, o desempenho do comércio brasileiro com os EUA no trimestre contrasta com o crescimento das exportações brasileiras para o mundo (alta de 3,5% no período) e para parceiros relevantes, como China e União Europeia.

De acordo com a Amcham, as sobretaxas continuam sendo fator determinante para o desempenho das exportações, especialmente de bens industriais. Atualmente, cerca de 45% das exportações brasileiras ingressam no mercado americano sem sobretaxas, enquanto o restante ainda enfrenta tarifas adicionais de, no mínimo, 10%.

A corrente de comércio bilateral com os EUA somou US\$ 17 bilhões no trimestre, queda de 14,8%, refletindo a retração tanto das exportações quanto das importações. Apesar do recuo, os Estados Unidos seguem como o segundo principal parceiro comercial do Brasil.

A retração foi disseminada entre todos os setores, com o maior impacto na indústria extrativa (queda de 39,1% na comparação anual), seguida pela agropecuária (queda de 34,4%) e pela indústria de transformação (-14,2%). As exportações industriais totalizaram US\$ 6,6 bilhões, pressionadas sobretudo pelas tarifas que incidem sobre produtos de maior valor agregado.

Apesar do desempenho negativo no trimestre, os dados de março indicam desaceleração da queda. As exportações recuaram 9,1% no mês (ante recuo de 18,7% no trimestre), sendo que 7 dos 10

principais produtos exportados registraram crescimento. Entre os destaques positivos, estão o petróleo bruto (alta de 321%), aeronaves (85,8%), máquinas elétricas (73,4%) e equipamentos de engenharia (64,7%).

Além disso, as exportações de produtos sem sobretaxas cresceram 15,1% no mês. Segundo a Amcham, a melhora está associada, ainda que parcialmente, à redução das tarifas após a decisão da Suprema Corte dos Estados Unidos no final de fevereiro.

No entanto, do lado negativo, a categoria sucos de frutas ou vegetais teve uma queda anual de 58% nas exportações, seguida do café não torrado (queda de 48,9%) e de semi-acabados de ferro ou aço (queda de 45,2%).

Enquanto isso, as importações brasileiras provenientes dos EUA somaram US\$ 9,2 bilhões no trimestre, queda de 11,1%, concentrada principalmente em máquinas e petróleo. Excluindo esses itens, o fluxo de importações permanece resiliente.

A Amcham ainda destaca que o cenário para os próximos meses permanece incerto, diante da possibilidade de novas medidas tarifárias nos EUA, bem como da imprevisibilidade na conjuntura internacional. Por outro lado, a câmara de comércio indica a possibilidade de recuperação gradual ao longo de 2026, frente à moderação na queda das vendas observada em março, ao aumento na participação de produtos sem sobretaxas na pauta exportadora brasileira e à demanda americana consistente.

“A mínima histórica da participação dos Estados Unidos na pauta exportadora brasileira neste primeiro trimestre reforça a importância de avançar no diálogo bilateral. Há espaço para reverter essa tendência, como indica a desaceleração da queda das exportações em março, mas isso dependerá de entendimentos que evitem novas restrições ao comércio entre os dois países”, afirma Abrão Neto, presidente da Amcham Brasil.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/04/2026*

## CONCEDER PARA CRESCER: LEILÕES DE INFRAESTRUTURA GANHAM ESCALA EM 2026

Governo federal planeja levar a leilão 41 ativos, que devem impulsionar investimentos de R\$ 300 bilhões

*Por Domingos Zapparoli*



***Esse, secretária de Transporte Rodoviário: desenvolvimento de novos modelos de concessões está em estudo — Foto: Divulgação***

O Brasil executa um expressivo programa de concessões de infraestruturas logísticas. Em 2026 estão previstos os leilões de oito ferrovias, 13 rodovias, 18 terminais portuários e uma hidrovía, além do aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, arrematado pela Aena por R\$ 2,9 bilhões em 30 de março. O governo federal calcula que os investimentos decorrentes dos contratos alcancem a casa de R\$ 300 bilhões, a serem aplicados nos próximos

30 anos. Entre 2023 e 2025, os leilões federais já haviam resultado em contratos da ordem de R\$ 262 bilhões.

Os leilões ferroviários são os mais aguardados entre os embarcadores logísticos, os donos das cargas, devido a seu potencial de gerar um maior equilíbrio na matriz de transportes do país, hoje muito dependente do modal rodoviário, responsável por quase 65% das viagens. Em 2025, segundo

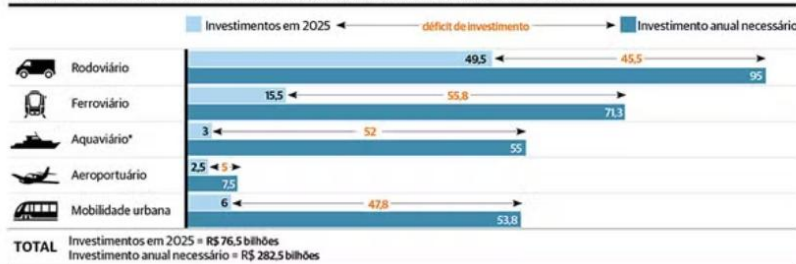
dados do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), as ferrovias transportaram 18% da carga nacional.

“A expansão do setor ferroviário é fundamental, tanto pela capacidade do modal de desafogar as rodovias quanto por ofertar um sistema de transporte mais eficiente, seguro e econômico”, diz Wagner Cardoso, superintendente de infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI). A estimativa é que o transporte por trens proporcione, em média, uma economia de 40% em relação ao transporte rodoviário. “Precisamos de concorrência entre modais, só assim vamos reduzir os custos dos fretes”, diz Luiz Henrique Teixeira Baldez, presidente-executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut).

Entre os certames programados para 2026 estão cinco leilões de ferrovias já existentes. O primeiro é o corredor Minas-Rio, entre Varginha (MG) e o porto de Angra dos Reis (RJ), que será um chamamento público e o contrato será de autorização. Na sequência estão programadas as concessões da Malha Oeste, entre Corumbá (MS) e Mairinque (SP), e de três trechos que compõem a Malha Sul, os corredores Paraná-Santa Catarina; Rio Grande, entre o porto de Rio Grande (RS) e Cruz Alta (RS); e Mercosul, que liga Iperó (SP) com Uruguaiana (RS).

### ABAIXO DO NECESSÁRIO

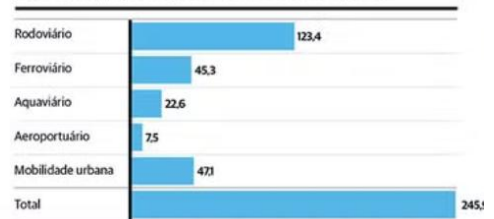
Investimentos em 2025 e o valor anual necessário para o país atualizar sua infraestrutura logística - em R\$ bilhões



Fonte: Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdi). \* Hidroviário + portuário

### INVESTIMENTOS ATÉ 2030

Projeção de recursos privados até 2030 decorrente de concessões e PPPs já contratadas ou programadas para irem a leilão em 2026 - em R\$ bilhões



Fonte: Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdi)

— Foto: Arte/Valor

### — Foto: Arte/Valor

As outras três licitações demandam expansão da malha ferroviária. O certame do Anel Ferroviário do Sudeste, que ligará São João da Barra (RJ), onde está localizado o porto do Açú, e Santa Leopoldina (ES), prevê que o concessionário reforme trechos existentes e construa novos trechos.

Também vai a leilão a concessão do corredor Leste-Oeste, que ligará Ilhéus (BA) à região agrícola de Lucas do Rio Verde (MT), que já conta com alguns trechos em construção, e da Ferrogrão, obra greenfield polêmica prevista para conectar Sinop (MT) com o porto de Miritituba (PA), às margens do rio Tapajós. A ferrovia, porém, depende de aval do Supremo Tribunal Federal (STF), que analisa uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) que questiona o impacto da nova via no Parque Nacional do Jamaxim (PA), onde vivem povos indígenas.

Os três projetos que dependem de obras greenfield demandam investimentos em capex de R\$ 81,75 bilhões. “São projetos que vão depender de um mix de recursos públicos e privados para serem viabilizados”, diz Leonardo Ribeiro, secretário Nacional de Transportes Ferroviários do Ministério dos Transportes (MT). A Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, instituída pelo MT em novembro de 2025, prevê o uso de dois instrumentos do tipo Viability Gap Funding (VGF) para apoiar a iniciativa privada no processo de implementação das ferrovias.

A determinação do ministério é que o mecanismo VGF só poderá ser utilizado em situações em que é constatado que o Valor Presente Líquido (VPL) do projeto é negativo, ou seja, o investimento não se paga apenas com tarifas.



**Ribeiro, secretário de Transportes Ferroviários: projetos greenfield demandam capex de R\$ 81,7 bilhões — Foto: Divulgação**

Um instrumento VGF que será utilizado é o mecanismo denominado de recursos cruzados, que utiliza valores financeiros oriundos de repactuações e renovações antecipadas de contratos de ferrovias para financiar a empresa que irá construir e operar um novo ativo. Até 2025, o mecanismo previa que a concessionária que realizava a repactuação deveria executar, ela própria, a obra dos novos ativos, como ocorreu com a Vale, que em

2020 assumiu a construção do trecho entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT) do corredor Leste-Oeste. A Vale, no entanto, não é a operadora da via.

“Agora o recurso financeiro vai diretamente para o concessionário do novo ativo, que tem mais interesse em dar celeridade à implementação do projeto”, diz Ribeiro. O secretário calcula que o mecanismo disponibilizará por volta de R\$ 15 bilhões para os projetos greenfield que serão leiloados.

O Tribunal de Contas da União (TCU) está avaliando a utilização do mecanismo para viabilizar o leilão do Anel Ferroviário Sudeste, previsto para junho deste ano.

O segundo instrumento que o governo pretende usar para apoiar os projetos ferroviários ainda está em fase de elaboração no MT. Prevê o uso de recursos orçamentários por meio do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Regional Sustentável (FDIRS), um fundo de gestão privada que utiliza recursos da União e é direcionado para viabilizar concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs) federais, estaduais e municipais.



**Cardoso, da CNP: a expansão do setor ferroviário é fundamental — Foto: Divulgação**

“A proposta que estamos elaborando prevê que os recursos do FDIRS sejam repassados anualmente durante o prazo de implementação da ferrovia, que leva entre cinco e oito anos”, diz Ribeiro. “O uso do FDIRS é uma sinalização muito positiva. Indica a vontade política de fazer algo disruptivo no setor ferroviário”, diz Roberto Guimarães, diretor de planejamento e economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib).

A estimativa do MT é que os oito leilões ferroviários previstos para 2026 impulsionem R\$ 140 bilhões em investimentos em infraestruturas. Nas contas da Abdib, são necessários R\$ 71,3 bilhões por ano, por dez anos seguidos, para adequar o setor ferroviário à altura da necessidade do país.

Em 2026, estão previstos 13 leilões rodoviários, que devem estimular investimentos de R\$ 149 bilhões. Especialistas apontam, porém, que após essa leva de concessões praticamente estarão esgotados os ativos rodoviários federais que sustentam o atual modelo de concessões, em que o concessionário é remunerado exclusivamente pelo pagamento de pedágios.

Por outro lado, o investimento da União em rodovias, R\$ 11,8 bilhões autorizados no Orçamento de 2026, é considerado insuficiente. “Apenas para a manutenção da malha rodoviária sob gestão pública são necessários R\$ 49,9 bilhões por ano”, diz Fernanda Rezende, diretora-executiva da Confederação Nacional do Transporte (CNT). “Mas não basta realizar a manutenção, precisamos também ampliar a malha rodoviária pavimentada, e não há recursos para isso.”



Para a CNI, o governo precisa criar novos modelos de concessões rodoviárias capazes de atrair mais o setor privado. “Existem mais de 8 mil quilômetros de rodovias federais que poderiam ser concedidos por meio de um modelo simplificado, voltado exclusivamente à manutenção das vias, sem investimentos na expansão da infraestrutura”, propõe Ramon Cunha, especialista em infraestrutura da CNI.

O MT está atento à necessidade de novos formatos de concessões. “Estamos empenhados em ouvir o mercado, usuários e as diversas esferas do poder público para desenvolver novos modelos de concessão adequados à realidade econômica de cada região”, diz Viviane Esse, secretária Nacional de Transporte Rodoviário.

Um novo modelo, chamado dentro do ministério de “concessões com investimentos engatilhados”, já está sendo avaliado por estruturadoras de projetos de concessão contratadas pelo MT para viabilizar 35 leilões rodoviários previstos para 2027. “Hoje as concessões preveem na largada todos os investimentos, duplicações e tarifas para 30 anos de contrato, queremos criar gatilhos que flexibilizem as ações”, diz Esse.

Os gatilhos seriam acionados em etapas, de acordo com o volume de tráfego e as intervenções físicas que se mostrem necessárias. Em um primeiro momento, o contrato pode prever, por exemplo, apenas a manutenção da via. Em uma segunda fase, se o tráfego de veículos crescer, o contrato é repactuado para definir investimentos para adequar a via e as tarifas necessárias para a remuneração do capital. “O contrato é ajustado de acordo com a nova realidade do ativo”, diz Esse.

A única hidrovia prevista para ir a leilão em 2026, ainda sem data definida, é o Tramo Sul da hidrovia do rio Paraguai, que possui cerca de 600 quilômetros de extensão, entre Corumbá (MS) e a foz do rio Apa.

Entre 2023 e 2025, o Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor) levou a martelo 26 contratos, entre concessões de terminais portuários, canais de acesso marítimo e o túnel entre Santos e Guarujá, em São Paulo, que, ao todo, desencadearam investimentos de R\$ 15 bilhões. Em fevereiro deste ano, foram licitados três terminais nos portos de Santana (AP), Natal (RN) e Porto Alegre (RS), proporcionando investimentos de R\$ 226 milhões. Para 2026, o MPor ainda pretende efetivar a concessão de 15 ativos portuários, sendo o principal o Terminal de Contêineres Santos 10, o Tecon 10, cujo investimento estimado é de R\$ 6,45 bilhões em 25 anos.

A Abdib avalia que as concessões e PPPs federais, estaduais e municipais no setor de transportes e mobilidade urbana realizadas nos últimos anos, mas com investimentos ainda a serem efetivados, somadas aos novos contratos previstos para serem realizados a partir dos leilões programados para 2026, vão proporcionar investimentos privados em transportes que somam R\$ 245,9 bilhões até 2030.

É um volume baixo de investimentos diante da necessidade do país, calculado pela Abdib em R\$ 282,5 bilhões por ano durante dez anos seguidos. Mas, como define Guimarães, o momento é de otimismo. “O Brasil despertou para a oportunidade de promover concessões e PPPs para ampliar os investimentos no país. Há poucos anos, havia muita resistência política, hoje é muito menor”, afirma.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## **EM BUSCA DO EQUILÍBRIO: FRETE INSTÁVEL VOLTA A SUBIR E PRESSIONA EMPRESAS**

Oscilações afetam planejamento de entrega, definição de rotas, negociações com transportadoras e organização de estoque

**Por Genilson Cezar**



### **Almeida, da Strada: instabilidade geopolítica mundial é um dos muitos fatores que afetam preço — Foto: Divulgação**

Rever contratos, ajustar prazos e buscar mais eficiência são algumas medidas que as empresas brasileiras precisam adotar, com relativa urgência, para equilibrar suas operações de transporte de mercadorias em razão da retomada de alta mais consistente no preço do frete rodoviário. A avaliação é de Vinícios Fernandes, diretor da Edenred Repom, que oferece soluções digitais para o transporte rodoviário de cargas. Dados levantados pela

Edenred, segundo o executivo, mostram que o frete passou por oscilações no segundo semestre do ano passado, com momentos de queda, voltando a subir em fins de 2025 e começo de 2026. Em janeiro, chegou a R\$ 7,67.

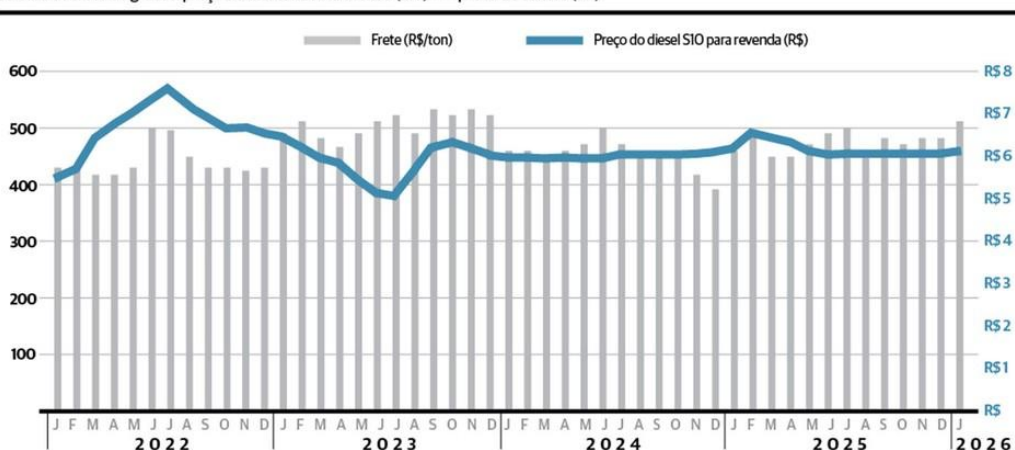
“A média anual de 2025 (R\$ 7,28) também foi maior do que a registrada em 2024 (R\$ 6,36), mostrando que o setor vem operando com níveis de custos mais altos”, diz Fernandes. “Isso mexe com planejamento de entrega, definição de rotas, negociação com transportadoras e organização de estoque”, salienta.

O atual cenário da logística e do transporte de cargas no país explica bem esse encarecimento acelerado do frete e as consequentes pressões no custo logístico. Como a maior parte das cargas no Brasil é transportada por rodovias (pelo menos 63% de toda a movimentação), qualquer mudança no valor do frete tem impacto direto em toda a cadeia de suprimentos, da indústria ao varejo. “Enfrentamos desafios significativos relacionados à infraestrutura, como baixa qualidade das vias e riscos à segurança, fatores que impactam a formação dos preços”, explica Flávia Almeida, diretora de clientes e CFO interina da Strada, plataforma digital voltada ao pagamento de frete rodoviário. Segundo ela, com a supersafra de grãos estimada em 354 milhões de toneladas, a disputa por caminhões aumentou, elevando os preços nas rotas de exportação. O custo do frete em Mato Grosso (MT), por exemplo, com destino ao porto de Santos (SP), principal rota de exportação de grãos do país, registrou aumento de 10% neste ano, em comparação com 2025.

Além das más condições das estradas, acentua Almeida, o frete ficou mais caro devido a vários fatores: Selic elevada, aumento do ICMS no diesel (R\$ 1,17/litro), reajuste da tabela da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), acima de 3%, e início da reforma tributária com o Imposto sobre Valor Agregado (IVA), sem falar da instabilidade geopolítica no mundo, que afeta o preço do diesel. “A demanda por entregas rápidas de compras on-line e eletrônicos também aumenta a pressão sobre preços e por ativos mais eficientes”, diz a executiva.

#### **O VAIVÉM DOS PREÇOS**

Valores do frete de grãos x preço do diesel na rota Sorriso (MT) → porto de Santos (SP)



Fontes: ANP, Conab, Análise, Ilos

— Foto: Arte/Valor

Para Fernandes, o diesel pesa bastante na estrutura das transportadoras, por estar diretamente ligado ao dia a dia da operação. “A redução das alíquotas do PIS e Cofins (32 centavos), decretada pelo governo federal em março e a subvenção sobre o diesel pela Petrobras (32 centavos) podem ajudar a aliviar um pouco a pressão que o setor vem sentindo com o combustível”, explica o diretor da Edenred. “Mas é importante ressaltar que as tensões no Oriente Médio continuam. Então, os efeitos do mercado internacional podem continuar influenciando o preço do diesel para cima. É um momento muito difícil de prever o comportamento do diesel devido às incertezas”, afirma o executivo. “O transportador sente o custo, que, por sua vez, repassa ao embarcador; este fica com margens mais reduzidas e é levado a buscar maior eficiência operacional de seu sistema logístico”, acrescenta Almeida, da Strada.

A estratégia das plataformas digitais de pagamento, nesse cenário, é oferecer aos clientes soluções que possam trazer maior controle e eficiência para organizar seus processos logísticos rodoviários. Com 35 mil clientes e mais de 1 milhão de caminhoneiros conectados, a Edenred atua com as marcas Ticket Log, Repom, PagBem e Taggy, que focam na redução de custos e emissões de gases de efeito estufa. “A companhia também está se modernizando ao oferecer soluções para veículos elétricos, conectando ao aplicativo mais de 800 pontos de carregamento públicos e semipúblicos”, diz Fernandes. “Isso facilita o controle do consumo de energia, do tempo de recarga e dos custos por quilômetro”, acrescenta.

Criada em 2022, tendo como acionistas as gigantes do agronegócio Ammagi, Cargil, ADM, LDC e a Datablog, a Strada alcançou um movimento de 100 milhões de toneladas de carga em 2024. A empresa trabalha com dois principais produtos: o BID Strada, alternativa estratégica para melhorar a negociação de preços, e o Strada Tag, para gestão de pedágios, integrada às principais operadoras do mercado, para emissão do benefício de forma digital e simplificada.

Para os operadores logísticos, muitos dos quais contratam esses serviços das plataformas digitais, não há solução única ou fórmula definitiva para mitigar os desafios da escalada de preços dos fretes rodoviários. “Precisamos estruturar estratégias consistentes e orientadas por dados, capazes de reduzir a pressão sobre os custos sem comprometer o nível de serviço e a competitividade”, diz Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da FM Logistic no Brasil.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA E GARGALOS OPERACIONAIS AFETAM CUSTO LOGÍSTICO NO BRASIL

Conflitos em rotas estratégicas do transporte marítimo alteram fluxos e ampliam incertezas nas operações

**Por Regiane de Oliveira**



**Cammarata, da Bain & Com pany: Brasil tem elevados gasto com demurrage — Foto: Divulgação**

A escalada dos custos logísticos, impulsionada por tensões geopolíticas e gargalos estruturais, tem pressionado o transporte marítimo e elevado os riscos nas cadeias de comércio exterior do Brasil. Esse movimento já se traduz em fretes mais elevados, aumento das disputas comerciais e ameaça à competitividade das exportações, especialmente de commodities.

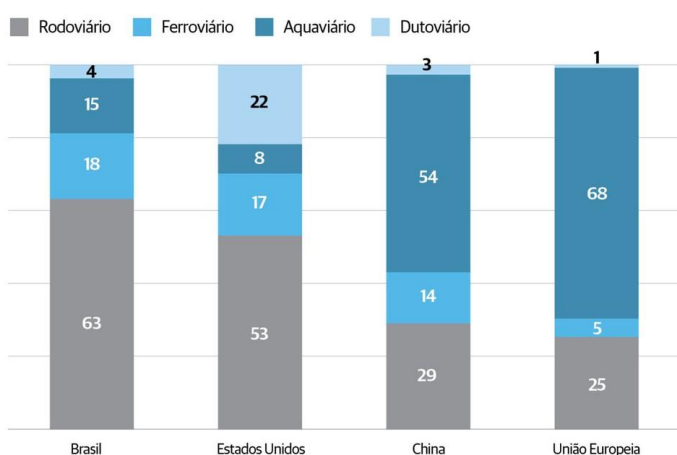
Conflitos em rotas estratégicas do transporte marítimo, como o bloqueio recente no Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, em meio à guerra envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, os ataques de rebeldes

Houthis a embarcações no Mar Vermelho, que afetam o acesso ao Canal de Suez, e os riscos no Mar Negro, decorrentes da guerra entre Rússia e Ucrânia, vêm alterando rotas e ampliando a incerteza nas operações.

Segundo Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), a instabilidade afeta a dinâmica logística global. “Rotas são alteradas, formam-se filas nos portos, terminais podem fechar e os prêmios de seguro aumentam, o que eleva o custo logístico total”, afirma. Em alguns casos, acrescenta, empresas têm recorrido ao transporte terrestre como alternativa, o que encarece e torna as operações mais lentas.

### FOCO NAS ESTRADAS

Matriz de transporte de carga do Brasil comparada à de outros países\* — em %



Fontes: Ilos, US National Transportation Research Center, Eurostat e National Bureau of Statistics of China – 2025.  
 \*O modal aéreo é inferior a 0,5% em todos os países e não aparece no gráfico

Hijjar explica que, no Brasil, o impacto é agravado pela forte dependência do modal aquaviário, que responde por cerca de 97% do volume movimentado nas exportações e importações. Ela destaca que cadeias como carnes, milho e a importação de fertilizantes estão entre as mais expostas, devido à ligação com regiões em conflito no Oriente Médio. “O nosso custo logístico em relação ao PIB é alto por conta de uma infraestrutura de transportes deficiente e das altas taxas de juros. Há carência de modais mais eficientes, como ferroviário e hidroviário, o que leva ao uso mais intenso do transporte rodoviário, que é mais caro”, afirma.

— Foto: Arte/Valor

O peso do combustível agrava o quadro. “O diesel, que representa cerca de 30% a 40% dos custos de uma rota rodoviária de carga no Brasil, vinha relativamente estável desde o fim de 2023, mas a conjuntura atual, com a guerra no Irã, passou a pressioná-lo para cima”, diz Hijjar.

Dados da consultoria Solve Shipping publicados no Valor indicavam, no início de março, alta de US\$ 800 a US\$ 1 mil por contêiner na rota Ásia-Brasil, o equivalente a 38% sobre a média de US\$ 2,1 mil antes da guerra. No início do mês, havia ainda sobretaxas de guerra entre US\$ 2 mil e US\$ 3 mil para portos no Oriente Médio fora do Golfo Pérsico, além de cobrança adicional de US\$ 150 por combustível em todas as rotas.

De acordo com a consultoria Bain & Company, os portos brasileiros registraram crescimento médio anual de 4,1% entre 2020 e 2024, puxado pelo agronegócio, com altas de 7% em fertilizantes e 6% em açúcar. Mas a infraestrutura não acompanhou o ritmo de crescimento. “Há terminais com baixa eficiência operacional e calado limitado, o que restringe o tamanho das embarcações e eleva o custo unitário de transporte”, afirma Felipe Cammarata, sócio da consultoria.

Segundo a empresa, em 2024, o país acumulou cerca de 170 mil horas de paralisações portuárias, mais de 75% associadas a clima, volume de navios, infraestrutura e burocracia. Esse impacto pode ser visto nos custos adicionais. Pesquisa realizada pela consultoria mostra que o Brasil gastou com demurrage, taxa cobrada quando o contêiner é utilizado além do prazo contratado, cerca de US\$ 2,3 bilhões em 2024, acima dos cerca de US\$ 2 bilhões registrados no ano anterior.

“O alto custo de demurrage resulta da combinação entre grande volume de embarcações, gargalos logísticos e volatilidade do frete. Embora seja um fenômeno global, em países mais eficientes a sobre-estadia representa apenas uma fração dos custos observados no Brasil”, afirma Cammarata.

Na operação das cadeias logísticas, os efeitos da volatilidade global se traduzem em mudanças práticas. A DHL já observa alterações em rotas, prazos e estratégias. “O redirecionamento de navios para rotas mais longas tem aumentado o tempo de trânsito e reduzido a disponibilidade global de

capacidade, o que impacta diretamente o frete”, afirma Eric Brenner, CEO da DHL Global Forwarding no Brasil. Segundo ele, empresas têm buscado antecipar embarques, ampliar a previsibilidade contratual e diversificar soluções logísticas.

O ambiente mais complexo também tem ampliado conflitos comerciais e casos de inadimplência. A Impact Brazil Service (IBS), especializada em cobrança marítima e gestão de disputas, registrou aumento nas ocorrências envolvendo empresas brasileiras, agentes marítimos e os chamados NVOCCs (Non-Vessel Operating Common Carriers), operadores logísticos que comercializam espaço em navios.

Segundo a IBS, a relação entre esses atores se tornou mais sensível por conta da escassez de equipamentos, como contêineres, falta de espaço nos terminais e limitações do transporte rodoviário. A sobrecarga operacional nos portos também contribui para ampliar divergências contratuais ao longo da cadeia. “Hoje vemos médias empresas e até companhias estruturadas enfrentando disputas”, afirma Fábio Esteves, CEO da IBS.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## DO ATLÂNTICO AO PACÍFICO: INTEGRAÇÃO REGIONAL AVANÇA COM INCERTEZAS

Programa Rotas de Integração Sul-Americana segue em frente, mas enfrenta questionamentos sobre viabilidade de alguns corredores

**Por Inaldo Cristoni**



**Gusmão, da EY Brasil: gargalos das obras estão nos países vizinhos, não no Brasil — Foto: Divulgação**

Apesar de alguns corredores logísticos que integram o programa Rotas de Integração Sul-Americana serem vistos com certo ceticismo pelos especialistas, seguem em andamento muitas das obras de infraestrutura que os integram. As dúvidas recaem sobre a viabilidade das rotas que integram as regiões Norte e/ou Centro-Oeste a portos do Pacífico — as rotas Amazônica (2) e Quadrante Randon (3) — e a região Norte à infraestrutura de países vizinhos (Guiana Francesa,

Guiana e Venezuela – Rota 1).

São cinco as rotas que fazem parte do programa: Ilha das Guianas (Rota 1), Amazônica (Rota 2), Quadrante Randon (Rota 3), Bioceânica de Capricórnio (Rota 4) e Bioceânica do Sul (Rota 5). As duas últimas são consideradas as mais viáveis por estarem parcial ou totalmente implementadas e porque não têm os mesmos desafios de licenciamento ambiental das demais.

Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Logística e Infraestrutura da Fundação Dom Cabral (FDC), considera que não há escala e demanda que justifiquem a construção das cinco rotas: “Todos os nossos cenários de demanda apontam para um ou dois corredores”.

O programa foi criado no fim de 2023 para integrar a infraestrutura brasileira à dos demais países da América do Sul, dinamizando o comércio no continente, além de tornar o Pacífico a alternativa de escoamento de cargas aos já saturados portos do Sul e Sudeste brasileiros. Ele prevê 190 intervenções de infraestrutura, abrangendo 65 rodovias federais, 40 hidrovias, 35 aeroportos, 21 portos, 9 ferrovias, 15 infovias e 5 linhas de transmissão de energia elétrica.

Segundo a Secretaria de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento (Seai-MPO), parte das obras está concluída ou em estágio avançado de execução. Listadas no novo

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), as obras somam investimentos de R\$ 95 bilhões, dos quais mais de R\$ 70 bilhões oriundos do setor privado por meio de concessões.



**Entregue em setembro, o trecho Manaus-Boa Vista do Linhão de Tucuruí integrou Roraima ao SIN — Foto: Eletrobras/Divulgação**

Com a maior integração das cadeias produtivas e a disponibilidade de infraestrutura logística, a expectativa é de quase dobrar o volume de comércio na região: atualmente, apenas 15% do que a América do Sul exporta permanece no próprio continente, ante o índice de 28,25% registrado em 1998. Além disso, em relação ao acesso aos portos da Colômbia (Tumaco), do Equador (Manta), do Peru (Paita, Chancay, Illo e

Matarani) e do Chile (Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, San Antonio e Valparaíso), espera-se encurtar distância e reduzir o custo do frete no comércio exterior, principalmente com a Ásia.

O programa tem potencial para transformar a realidade da logística do Brasil, dizem os especialistas. Claudio Graeff, sócio-líder de infraestrutura da consultoria KPMG, lembra que a matriz de transporte de produtos é baseada no modal rodoviário, aponta deficiências relacionadas à ferrovia e à hidrovia e ressalta que os portos brasileiros precisam de mais investimentos. “Nada mais razoável que pensar em caminhos de escoamento pelo Pacífico. O projeto proporciona ganhos econômicos no longo prazo”, diz.



Para Gustavo Gusmão, sócio para governo e infraestrutura da consultoria EY Brasil, os gargalos para execução das obras estão nos países vizinhos: “Nos últimos anos, o Brasil melhorou muito a sua capacidade de planejar e investir em infraestrutura”.

**Graeff, da KPMG: “Projeto proporciona ganhos econômicos no longo prazo” — Foto: Kleber Capellari/Divulgação**

De acordo com a Seai, até o momento foram implantados 10.589,15 quilômetros de fibra óptica, beneficiando quatro milhões de pessoas em 52 municípios de regiões de baixa conectividade, especialmente no Norte e Centro-Oeste. O programa tem como meta implantar de 6.480,82 quilômetros de novas linhas de transmissão até 2027, para interligar localidades ao Sistema Interligado Nacional (SIN). Há previsão também de concessão de trechos das hidrovias dos rios Madeira e Paraguai e Lagoa Mirim (projeto de integração binacional entre Brasil e Uruguai).

A Seai informa que na Rota 1 – Ilha das Guianas foi concluída a restauração do trecho da BR-174 localizado na região norte do Amazonas, que atravessa a Terra Indígena Waimiri-Atroari em direção a Roraima. O Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (Dnit) executa a primeira etapa de pavimentação do trecho sul da BR-156/AP, entre Laranjal do Jari e Água Branca do Cajari, no Amapá, e a construção de 105 quilômetros restantes do trecho norte da BR-156, próximo a Oiapoque (AP), na fronteira com a Guiana.

Em janeiro foi inaugurado o Terminal Hidroviário de Passageiros de Santana (AP), obra do Dnit que custou em torno de R\$ 30 milhões. Com a concessão do terminal MC01, em fevereiro deste ano, R\$ 170 milhões serão aplicados ao longo dos anos em projetos como o da expansão do Pier 2, que permitirá a atracação de navios de grande porte (classe Panamax). A Seai revela que em setembro do ano passado foi concluída a energização do Linhão de Tucuruí, com aporte de R\$ 2,6 bilhões, ligando Roraima ao SIN. Além disso, foram implantadas duas infovias de fibra óptica entre Boa Vista (RR) e Vila Moura (AM).



A principal intervenção na Rota 2 – Amazônica é a dragagem contínua do rio Solimões para garantir boas condições de navegabilidade. De acordo com a Seai, essa atividade é realizada a partir de quatro trechos no Estado do Amazonas: Benjamin Constant e São Paulo de Olivença; Benjamin Constant e Tabatinga; Coari e Codajás; e Manaus e Itacoatiara. Em Tabatinga já está funcionando a Inspetoria da Receita Federal do Amazonas. Obras de sinalização do rio Solimões ainda não estão sendo executadas.

O balanço relativo à Rota 3 – Quadrante Rondon revela a conclusão da obra do porto de Porto Velho (RO), estratégico para a navegação do rio Madeira, cuja dragagem alcançou 98,3% de execução. Já o índice de dragagem do rio Paraguai é de apenas 33%. No setor rodoviário, a adequação da travessia urbana de Jarú (RO) e a duplicação da ponte sobre o rio Jarú, na BR-364/RO, essenciais para melhorar a fluidez do tráfego, atingiu o patamar de 80% de execução. Está em fase inicial a construção da ponte internacional de Guajará-Mirim, na BR-425/RO, orçada em R\$ 300 milhões, que fortalecerá a integração logística entre o Brasil e a Bolívia.

Estudo realizado pelo Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais (IGC/UFMG) enumera os fatores de inviabilidade das rotas 1, 2 e 3. “A sazonalidade das hidrovias traz insegurança para o produtor rural do Centro-Oeste exportar a produção de grãos pelo Pacífico”, exemplifica William Leles, coordenador do estudo. Riscos de desmatamentos, ameaças aos povos de territórios tradicionais, condições climáticas e relevo também são citados. Além disso, a produção nos Estados do Amazonas e do Acre não é suficiente para justificar a criação de um corredor até o Pacífico.

Sobre a viabilidade econômica dos corredores, a Seai destaca que na Rota 2 – Amazônica “há um fluxo comercial internacional relevante registrado na Unidade da Receita Federal (URF) de Tabatinga (AM)” – mais de US\$ 9 milhões de exportações em 2025, oriundas principalmente do Mato Grosso. Em relação à Rota 3 – Quadrante Rondon, ressalta a pujança econômica dos Estados de Rondônia e Mato Grosso. Menciona, ainda, que os desafios técnicos não são considerados uma fatalidade, mas gargalos logísticos que o programa foi desenhado para eliminar. Cita, também, diálogos com o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) “para que as rotas possam gerar desenvolvimento sustentável com menor impacto ambiental possível”.

Das obras previstas na Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio, que faz a conexão entre o Atlântico e o Pacífico por rodovia, a partir dos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), duas foram concluídas: do lado brasileiro, foi terminada a Ponte da Integração ligando Foz do Iguaçu (PR) e Presidente Franco (Paraguai), e a adequação do trecho rodoviário da BR-163 entre Cascavel e Marechal Cândido Rondon (PR). Já a obra da Ponte Bioceânica sobre o rio Paraguai, entre Porto Murtinho (RS) e Carmelo Peralta (no Paraguai), tem previsão de entrega em agosto deste ano.

Corredor que combina rodovias e hidrovias, que escoar grãos agropecuários, cargas industriais e containerizadas, a Rota 5 – Bioceânica do Sul, que conecta Brasil, Argentina, Uruguai e Chile, já está operacional. As 31 intervenções previstas (quatro das quais compartilhadas com a Rota 5 – Bioceânica do Sul) se concentram na modernização, ampliação e qualificação da infraestrutura existente.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## PONTE ENTRE BRASIL E PARAGUAI DEPENDE DE OBRAS NO PAÍS VIZINHO

Inaugurada em 2025, estrutura ainda carece da conclusão de acessos rodoviários no lado paraguaio  
**Por Vinicius Konchinski**

Inaugurada pelo governo federal em dezembro de 2025, a Ponte da Integração, nova ligação rodoviária entre o Brasil e o Paraguai, só deve operar a plena capacidade a partir do primeiro trimestre de 2027. A liberação total da estrutura depende da conclusão de obras de acesso em execução no Paraguai, prevista para o ano que vem.

A Ponte da Integração foi projetada para ser uma alternativa ao transporte de cargas entre Foz do Iguaçu (PR) e Ciudad del Este, no Paraguai. Hoje, as mercadorias fazem esse trajeto enfrentando congestionamentos diários para cruzar a Ponte da Amizade, inaugurada há 60 anos.



**Operação parcial da Ponte de Integração Brasil-Paraguai causa prejuízos a empresas — Foto: Ricardo Stuckert/PR**

A construção da Ponte da Integração custou R\$ 370 milhões e foi integralmente financiada por Itaipu, estatal de energia metade brasileira e metade paraguaia. Itaipu também investiu R\$ 340 milhões nas obras da chamada Perimetral Leste, rodovia inaugurada em novembro que liga a BR-277 diretamente à nova ponte, desviando o tráfego de caminhões pesados do perímetro urbano de Foz do Iguaçu.

A estatal, porém, não assumiu os investimentos do lado paraguaio. Lá, as obras são executadas e custeadas pelo governo local e incluem a construção de uma ponte sobre o rio Monday, afluente do rio Paraná que delimita a fronteira entre os dois países.

Segundo balanço divulgado pelo governo paraguaio em fevereiro, os pilares de sustentação dessa ponte ainda estão em fase de construção. Por conta dessas obras, a Ponte da Integração está atualmente aberta apenas para o tráfego de caminhões sem carga, das 22h às 5h, e para ônibus de turismo fretados, das 19h às 7h. Segundo a Receita Federal, em média, 247 veículos cruzam a ponte por dia.

Ainda de acordo com a Receita Federal, uma comissão mista brasileira-paraguaia, constituída no âmbito dos ministérios das Relações Exteriores dos dois países, foi criada para discutir a ampliação gradual do tráfego na ponte. O Itamaraty não se pronunciou sobre eventual cronograma de mudanças no funcionamento da nova conexão.

Para Nelson Costa, superintendente da Federação e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Fecoopar), a operação parcial da ponte causa prejuízos a empresas e produtores rurais do Estado e de todo o Brasil. “O que ocorre são atrasos e demora na liberação dos caminhões e ônibus na Ponte da Amizade.”

Segundo ele, a nova ponte deve “agilizar a importação de produtos do Paraguai que vêm para as indústrias do oeste do Paraná ou para o porto de Paranaguá e, também, para a exportação de mercadorias do Brasil”.

O Ministério dos Transportes informa que a ponte já atende a um comércio amplo e diversificado com o país vizinho e constitui uma importante fonte de divisas, ainda que não esteja funcionando plenamente.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 10/04/2026**

## **FERROVIAS: RENOVAÇÃO EM CURSO PASSA POR LEILÕES BILIONÁRIOS E ENTRAVES REGULATÓRIOS**

Governo aposta em leilões de ferrovias e no modelo de autorização para aumentar a utilização da malha do país

**Por Simone Goldberg**

O setor ferroviário poderá receber R\$ 140 bilhões em investimentos se for concretizado o plano do governo federal de leiloar oito projetos. São cerca de 9 mil quilômetros (km), considerando o Corredor

Minas-Rio, a Malha Oeste (de Mato Grosso a São Paulo), a Ferrogrão, o Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), a Malha Sul (três trechos na região Sul) e o Corredor Leste-Oeste (Fico-Fiol).

No entanto, o cronograma, que previa os oito leilões neste ano, deve sofrer atrasos devido a questões técnicas, financeiras, jurídicas e ambientais. A perspectiva inicial era fazer o primeiro leilão, do Corredor Minas-Rio, em abril — ele agora está previsto para agosto —, e os três últimos, da Malha Sul, em dezembro. O governo vem conversando com investidores nacionais e internacionais e, segundo o Ministério dos Transportes (MT), a EF-118 é o projeto mais avançado.



**Primeira fase da Ferrovia de Mato Grosso, da Rumo, já superou 85% de execução — Foto: Rony Santos/Divulgação**

O projeto, atualmente em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU), segue com perspectiva de ser leiloado no primeiro semestre, segundo o ministério. A linha tem cerca de 571 km entre Santa Leopoldina (ES) e Nova Iguaçu (RJ), com conexão ao porto fluminense do Açu.

Outro projeto que também está previsto para a primeira metade do ano é o Corredor Minas-Rio, com 738 km, ligando Arcos (MG) ao Porto de Angra dos Reis (RJ). No mercado, comenta-se que é mais provável que o leilão aconteça no início do segundo semestre.



**Costa, do BNDES: banco opera em parceria com o mercado de capitais e instituições privadas — Foto: Marcos Pinto/Divulgação**

“Os demais projetos seguem em diferentes fases de estruturação, com esforços concentrados para cumprimento do cronograma”, informa o MT. “Devem ser licitados ao longo do segundo semestre de 2026”, acrescenta o órgão.

Um aliado importante para o sucesso dos leilões é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que pretende oferecer financiamento com prazos e carência ampliados para o setor. A instituição também vem desenvolvendo operações como a emissão e a subscrição de debêntures.

“Atualmente, o banco não tem mais subsídio na taxa e opera muito mais em parceria com o mercado de capitais e bancos privados”, destaca Luciana Costa, diretora de infraestrutura, transição energética e mudanças climáticas do banco.

Empresas como Eldorado e Rumo Logística ilustram a iniciativa. No ano passado, a primeira obteve R\$ 1,05 bilhão — R\$ 1 bilhão em subscrição dos papéis e R\$ 50 milhões em financiamento. Os recursos irão para a linha férrea de 86,7 km no Mato Grosso do Sul, ligando a fábrica de celulose da Eldorado em Três Lagoas (MS) ao terminal da companhia em Aparecida do Taboado (MS), onde se conectará à malha da Rumo. Já a Rumo teve R\$ 2 bilhões em subscrições de debêntures pelo BNDES para concluir a primeira etapa da Ferrovia do Mato Grosso (FMT).



**Marchiori, da VLI: empresa prepara investimento de R\$ 1,2 bilhão na Ferrovia Centro Atlântica (FCA) — Foto: Wanessa Santos/Divulgação**



Para Gustavo Telles, head de novos negócios da consultoria BIP, seria “otimista demais” imaginar que os oito leilões aconteçam neste ano, uma vez que há uma série de etapas institucionais a serem vencidas para viabilizar projetos que exigem elevados volumes de capital. “As garantias do governo são essenciais para que os investidores se interessem”, diz Telles.

Da lista de oito projetos, ele aponta o da Ferrogrão (EF-170) — linha de 933 km ligando Sinop (MT) ao porto de Mirituba (PA) — como mais urgente. “A cada safra, vemos grandes ineficiências logísticas, com caminhões esperando dias para embarcar em portos saturados como Santos”, observa Telles.

No entanto, a Ferrogrão, cujo leilão está marcado inicialmente para setembro, sofreu um revés. Em 17 de março, o Tribunal de Contas da União (TCU) — onde a autorização para a concessão tramita desde 2020 — manteve o projeto suspenso devido a problemas financeiros de modelagem. O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) também pediu revisão dos estudos ambientais. Segundo o MT, “há tratativas” para resolver a questão.

Enquanto os leilões, vistos como fundamentais para ampliar a participação do modal ferroviário no transporte de cargas — hoje de 21% do total, focado em commodities minerais e agrícolas —, não acontecem, o setor privado projeta cerca de R\$ 55 bilhões em investimentos, no período 2025-2027.

“Atualmente há três projetos greenfield (que começam do zero) de grande porte em execução”, lembra Davi Barreto, diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Entre eles estão a já citada Ferrovia do Mato Grosso, a Transnordestina (TLSA), da CSN — que também conta com recursos do BNDES —, e o primeiro trecho, de 383 km, da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), construído pela Vale como contrapartida pela renovação antecipada da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

A Fico, que ligará a produção de grãos à Ferrovia Norte-Sul e daí até os portos, não será operada pela mineradora, e sim concedida. Está planejada para ter três trechos, somando 1.534 km. A Fico e a Fiol (Ferrovia Oeste-Leste, entre Bahia e Tocantins), que formam o corredor Leste-Oeste, têm previsão de serem leiloadas em agosto, pelo calendário inicial.

Um dos projetos mencionados por Barreto, a ferrovia Transnordestina terá 1,2 mil km em suas fases 1 e 2 e exigirá R\$ 15 bilhões de investimentos. A fase 1, com 1.053 km, já está 81% concluída.

“Falta finalizar até a chegada no porto do Pecém”, diz Tufi Daher, diretor de infraestrutura e logística da CSN, controladora da Transnordestina. “A previsão de término e o início de operação comercial da fase 1 será no último trimestre de 2027”, acrescenta.

Já há operação em fase de testes entre Bela Vista do Piauí e Iguatu (CE), transportando grãos e outros itens do agro, em volumes pequenos. Segundo o executivo, a fase 2 começará ainda em 2026, com previsão de término no segundo semestre de 2028.

A capacidade da ferrovia, quando concluída, será de 30 milhões de toneladas anuais. Daher afirma que a empresa não participará do leilão de ferrovias, uma vez que a prioridade é finalizar o projeto nordestino e colocá-lo em operação.

Já a Rumo toca seu principal projeto, que é a primeira fase da Ferrovia de Mato Grosso, com 85% de execução em fevereiro passado. São 162 km de Rondonópolis ao novo terminal de cargas da BR-070, previstos para serem entregues neste ano. A linha terá, no total, cerca de 740 km e ligará Rondonópolis a Lucas do Rio Verde e ainda um ramal para Cuiabá, interligando todo o trajeto ao porto de Santos. A ferrovia vai operar no modelo de autorização ferroviária, pelo qual o ente privado constrói e opera a linha.

De acordo com Natália Marcassa, vice-presidente de regulatório, institucional e comunicação da Rumo, a retomada de uma agenda estruturada de concessões ferroviárias é positiva. “No entanto, é

importante que esse movimento venha acompanhado de condições macroeconômicas, estabilidade regulatória, segurança jurídica e modernização da agenda setorial para encorajar os investimentos”, avalia.

A VLI, que opera a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, se prepara para investir, na primeira, R\$ 1,2 bilhão em 2026. A ferrovia, que liga o Centro-Oeste, Minas Gerais e Nordeste a portos do Sudeste, estava, no fim de março, em fase final de negociação para prorrogar sua concessão.

Uma vez fechado o acordo com o governo federal, outros R\$ 30 bilhões irão para modernização e aquisição de vagões e locomotivas. De acordo com Fábio Marchiori, CEO da VLI, a empresa avalia continuamente oportunidades. “Considerando que o transporte da cadeia produtiva de grãos possui uma relevância muito grande para nosso portfólio, avançarmos nossos trilhos pelo Mato Grosso pode ser uma das alternativas oferecidas com os projetos anunciados.”

Leandro Patah, coordenador do Centro de Excelência em Logística e Supply Chain da Fundação Getulio Vargas (FGV), aponta a modelagem econômico-financeira como a maior dificuldade para os oito leilões se realizarem. “Não apenas por complexidade técnica. O ponto central é o risco de demanda, já que ferrovias exigem investimentos iniciais muito elevados e retornos distribuídos ao longo de várias décadas.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 10/04/2026*

## CABOTAGEM: DESEMPENHO ACELERADO REFLETE AVANÇO DO FEEDER E DAS CARGAS DOMÉSTICAS

Transbordo de carga internacional entre portos cresceu 31,6% em 2025; a movimentação doméstica, 15%

*Por Carmen Nery*



***Bublitz, da Aliança: eficiência é resultado da combinação de diversos modais — Foto: Divulgação***

Os benefícios da BR do Mar têm gerado resultados positivos no mercado de cabotagem. Com a ampliação de competidores e da frota de navios, a cabotagem de contêineres, agora com quatro players, ultrapassou os níveis de desempenho pré-pandemia, movimentando 1,92 milhão de TEUs (unidade padrão utilizada para medir a capacidade de carga dos contêineres de um navio) em 2025, expansão de 23,6%. O feeder (transbordo de carga internacional entre portos) somou

935 milhões de TEUs, crescimento de 31,6%; e cargas domésticas atingiram 876 milhões de TEUs, um avanço de 15%.

“A alta em carga doméstica reflete o crescente interesse das empresas usuárias e a expansão do feeder, o crescimento do comércio exterior e da otimização dos navios”, diz Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac). Segundo ele, a modal conquista tanto usuários que operam com navios próprios, como Braskem, quanto os que contratam empresas de navegação, como Vibra e Lojas Americanas.

Em fevereiro, a Americanas iniciou com a Tecmar, do grupo Log-In, o abastecimento via cabotagem para acelerar o atendimento de 20 lojas no Amazonas. A rota conecta os portos de Suape (PE) e Chibatão (AM), substituindo, parcialmente, um modelo baseado exclusivamente no transporte fluvial via balsa. “Houve um ganho de quatro dias no tempo de entrega, com redução de emissões de CO2, menor custo do seguro, diminuição de avarias e uma tarifa 25% mais barata. “Assim que

consolidarmos o modal na região Norte, vamos ampliar para outras regiões”, diz Marcelo Arantes, vice-presidente de supply chain da Lojas Americanas.

Líder de mercado, a Aliança Navegação e Logística, do grupo Maersk, tem oito navios porta-contêineres e uma frota de 200 caminhões, conecta 14 portos e mantém parceria com 18 terminais ferroviários. Em 2025, foram mais de 6 milhões de toneladas transportadas. “A logística é eficiente quando conseguimos combinar os diversos modais, inclusive o aéreo, que lançamos em 2025”, diz Luiza Bublitz, presidente da Aliança. Com nove navios, a Log-In cresceu 6% em volume, atingindo 777 mil TEUs, no ano passado. “O aumento da oferta de capacidade tem gerado pressão no preço. E, com maior demanda nos portos e a recente alta dos combustíveis, devido à guerra [dos Estados Unidos e Israel contra o Irã], há aumento nos custos, comprimindo as margens”, diz o diretor-executivo de navegação da Log-In, Felipe Gurgel.

Já a Norsul, operadora de carga geral com 20 embarcações, teve uma redução de receita com o cancelamento de um contrato. Mas há otimismo em relação a novas frentes, como a operação de cabotagem adquirida da Hidrovias do Brasil e a atuação em contêiner por meio da joint-venture com a Hapag-Lloyd, que criou a Norcoast. “Outra fonte de diversificação será a implantação de um terminal privado (TUP) na baía da Babitonga (SC), para movimentação de carga geral e foco em verticalização”, diz Rodrigo Cuesta, diretor-presidente da Norsul.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 10/04/2026**

## PORTOS: CUSTO DA ESPERA CRESCE COM GARGALOS E INDEFINIÇÕES

Saturação da capacidade, aumento dos fretes e questionamentos sobre projetos relevantes para o setor geram prejuízos

**Por Carmen Nery**



**O porto de Paranaguá vai investir R\$ 6 bilhões em quatro anos — Foto: Divulgação**

Indefinições de projetos que terão impacto direto nas operações portuárias colocam o setor em compasso de espera em meio ao esgotamento de capacidade dos terminais, dias de navios parados ao custo de milhares de dólares e constantes congestionamentos de caminhões. As tensões no Oriente Médio e a consequente volatilidade no mercado global de energia, com o barril de petróleo acima de US\$ 100, como visto ao longo do mês de março, também deixam o setor em

alerta. A guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã e o fechamento do Estreito de Ormuz provocaram aumento imediato dos preços dos combustíveis e dos fretes.

No Brasil, o Plano Nacional de Logística (PNL 2025), que ainda depende de análise, até o final de abril, das contribuições à consulta pública encerrada em janeiro, promete diretrizes para expansão e integração logística. O leilão do Tecon Santos 10 — maior terminal de contêineres da América Latina — pode voltar à estaca zero, caso o governo ceda às pressões de mercado contrárias à modelagem da licitação.

E o PL 733, anteriormente previsto como a nova Lei dos Portos, terá um arcabouço menos ambicioso. “O PL alterava competências de órgãos federais, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o que é restrito a projetos de lei do Executivo. A tendência é de que haja apenas alterações pontuais na atual Lei nº 12.815/2013”, explica Mário Povia, diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI).

Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), destaca o fim da obrigação de contratação de trabalhadores pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra (Ogmo),

substituindo o termo obrigatoriedade por prioridade, fruto de negociação entre entidades patronais e de trabalhadores. Já a extensão dos prazos de todos os contratos de arrendamento para até 70 anos — período instituído por decreto de 2017 — não deve contemplar contratos anteriores de curto prazo.



**Paschoa, da Movecta: falta de integração entre os agentes agrava o descompasso na infraestrutura — Foto: Monica Zanon/Divulgação**

Gustavo Paschoa, diretor comercial da Movecta — operador logístico com presença em Santos, Itajaí e Suape —, destaca que o PNL visa reduzir os custos logísticos, equilibrar a matriz de transporte, atualmente próxima de 65% no modal rodoviário, e criar corredores logísticos. “Em Santos, há necessidade de ampliação com aprofundamento do canal, construção do túnel Santos Guarujá e o novo terminal STS-10. A falta de

integração entre todos os agentes do ecossistema agrava o descompasso na infraestrutura”, diz Paschoa.

Murillo Barbosa, diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), diz que os Terminais de Uso Privado (TUPs) foram excluídos do PNL 2035, mas que agora o segmento está sendo escutado: “Em nossas contribuições à consulta pública do PNL 2050, reforçamos a necessidade de investimentos em rodovias e ramais ferroviários até os TUPs”, diz Barbosa.

Há TUPs de volume tão expressivo quanto os maiores arrendamentos, como Itapoá (SC), que movimentou 1,5 milhão de TEUs em 2025 e está investindo R\$ 500 milhões na quarta fase de expansão. “Desde sua criação há 15 anos, Itapoá investiu mais de R\$ 3 bilhões”, diz Ricardo Arten, presidente do porto Itapoá.

Em 2025, o MPor realizou oito leilões, somando R\$ 10,3 bilhões. Para 2026, serão 18 terminais, somando R\$ 10 bilhões. Os três primeiros já licitados somam R\$ 226 milhões. Em 2025, também



foram concedidas nove novas autorizações de TUPs, Estação de Transbordo de Carga (ETC) e Instalação Portuária de Turismo (IPTur), totalizando R\$ 8,22 bilhões; além de 34 alterações contratuais, somando R\$ 1,218 bilhão. Em 2026, foram três novas autorizações e uma alteração contratual, num total de R\$ 1,32 bilhão.

**Arten, do porto de Itapoá: investimentos de R\$ 500 milhões na quarta fase de expansão do Terminal de Uso Privado (TUP) — Foto: Divulgação**

Já na questão do Tecon Santos 10, a Antaq tinha vetado a participação de empresas que já atuam em Santos. O Tribunal de Contas da União (TCU) ampliou as restrições, recomendando a vedação de qualquer tipo de armador e determinando que o edital passe por uma nova avaliação se houver qualquer alteração. A Secretaria de Portos informa que o projeto permanece como prioridade e o edital está em elaboração pela Antaq após deliberações do TCU.

“A modelagem da Antaq e do MPor não difere do que eles já fizeram antes para fomentar competição e evitar concentração. Há uma dimensão exagerada a esse terminal”, alerta Antônio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil. A empresa é controlada pela a CMA CGM, terceiro maior armador europeu, que não tem interesse no Tecon Santos 10, pois teria de se desfazer da Santos Brasil, detentora de 43% do volume de Santos.

O prazo para o desinvestimento preocupa a APM Terminals, braço de terminais da Maersk, segundo maior armador global, caso o modelo seja alterado e venha a permitir a participação de armadores.



“Não é racional vender o terminal que já temos (BTP) antes da assinatura do novo contrato”, pondera Leonardo Levy, diretor de investimento da APM Terminals.

No início de março, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) divulgou um manifesto alertando sobre o esgotamento da capacidade portuária e os riscos intrínsecos à vedação da participação dos armadores. “É anticonstitucional vedar previamente qualquer tipo de participação. Há enorme indignação dos armadores do mundo inteiro, porque isso não existe em lugar nenhum”, argumenta Claudio Loureiro, diretor-executivo do Centronave.

Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), alerta que a capacidade total do porto de Santos é de 6,5 milhões de TEUs, e já atingiu 5,5 milhões. “Nós precisamos do Tecon Santos 10, um projeto em discussão há 13 anos. É preciso pôr na rua o edital. A Antaq já decidiu e o MPor e o TCU já cancelaram”, defende Pomini.

Devido à excessiva concentração em Santos, o PLN tenta reorientar o mapa portuário do país — ampliando o protagonismo de terminais como Suape (PE), Pecém (CE) e Paranaguá (PR) — e integrar melhor estradas e ferrovias aos portos. Suape prevê a criação de dois novos cais e reivindica um ramal ligando o porto à Ferrovia Transnordestina. Obras de dragagem estão elevando o calado para 16,2 metros e um novo arco metropolitano conectará a área industrial da Paraíba e de Pernambuco a Suape.

No segundo semestre, deve entrar em operação o novo terminal de contêineres, investimento de R\$ 2,1 bilhões da APM Terminals com capacidade de 400 mil TEUs. Nos próximos anos, Suape também deve religar o primeiro terminal, Tecon Suape, cujo contrato com a ICTSI vence em 2030.

“Também queremos ser uma opção para o agro. E teremos um terminal de gás liquefeito de petróleo (GLP) e um cluster de energia”, diz Armando Monteiro Bisneto, diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape.

A lista de projetos de Pecém inclui terminal de integração com a Transnordestina (R\$ 1,3 bilhão), terminal de granéis líquidos (R\$ 600 milhões e início de operação em 2027), terminal GLP (R\$ 1 bilhão e operação em 2030); e nova térmica (R\$ 6 bilhões e operação em 2030). Há ainda projetos industriais como o polo de data centers (investimento de R\$ 66 bilhões) e o hub de hidrogênio verde.

“Crescemos 7% em 2025 e, para 2026, projetamos uma expansão de 2,5%, apesar do ambiente global mais incerto para o comércio internacional devido à guerra”, diz Max Quintino, presidente do Complexo do Pecém.

O porto de Paranaguá vai investir R\$ 6 bilhões em quatro anos. A concessão do canal de acesso marítimo, licitada em setembro de 2025, elevará o calado de 13,3 para 15,5 metros. “Em até dois meses, será entregue o projeto do Moegão, para ferroviária que centraliza a descarga, um investimento de R\$ 620 milhões. Há planos para licitar conjuntamente as ferrovias da Malha Sul, hoje operada pela Rumo, e a concessão estadual Ferroeste, ligando Mato Grosso do Sul a Paranaguá”, completa Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

No Espírito Santo, a Vports já investiu R\$ 600 milhões dos R\$ 800 milhões previstos, após a privatização da Codesa. “Temos contratados investimentos de R\$ 1 bilhão por meio de parcerias com os operadores portuários. Já fechamos 18 novas parcerias”, diz Gustavo Serrão, CEO da Vports.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/04/2026*

## PROJETOS DE HIDROVIAS NA REGIÃO NORTE ENFRENTAM TEMPO DE INCERTEZAS

Revogação do Decreto nº 12.600 traz dúvidas sobre projetos de hidrovias na região Norte e pode afetar escoamento de grãos

**Por Carlos Vasconcellos**



**Buffon, da Aprosoja: transporte hidroviário poderia reduzir custo logístico pela metade — Foto: Wenderson Araujo/Divulgação**

A invasão ao terminal portuário da Cargill em Santarém, no Pará, por manifestantes indígenas em fevereiro interrompeu as operações da empresa por uma semana. O protesto era contra um edital de dragagem e outras iniciativas que, segundo os indígenas, seria uma “privatização” do rio Tapajós. As atividades no terminal da Cargill foram retomadas rapidamente, mas os efeitos do protesto ainda são sentidos pelo setor logístico: a pressão dos manifestantes levou o governo federal a revogar o Decreto nº 12.200 do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que incluía as hidrovias do Madeira, Tapajós e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização (PND).

Para as lideranças indígenas, a autorização dos estudos de dragagem representaria o início de um processo de consolidação do uso intensivo do rio como via para o transporte de commodities, o que prejudicaria o modo de vida da população local. Ainda segundo as lideranças, o aumento das movimentações e o aprofundamento do leito do rio, para garantir a navegabilidade, teriam impacto sobre a qualidade da água, afetando a pesca e a segurança alimentar, além de impactar sítios arqueológicos e a fauna da região.

A revogação do decreto, por outro lado, afeta os projetos hidroviários previstos para a região amazônica, causa incerteza entre os investidores do setor logístico e preocupa as cadeias produtivas interessadas no chamado Corredor Norte. Para Décio Amaral, CEO da Hidrovias do Brasil, a revogação aumenta a insegurança do ambiente de negócios. Segundo ele, a inclusão das obras no PND não significava concessão automática, mas sinalizava prioridade governamental e abertura de uma agenda estruturada de estudos, modelagem e diálogo com o mercado. “Essa decisão interrompe esse sinal e introduz um elemento adicional de incerteza para decisões de investimento de longo prazo”, afirma.

Amaral diz que o modelo de concessão não criaria uma nova via de transporte; permitiria aprimorar a gestão da navegabilidade. “Isso traria melhorias operacionais, maior previsibilidade, mais segurança na navegação e melhor monitoramento das condições do canal ao longo do ano”, enumera. Já Murillo



Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), observa que o Madeira e o Tapajós são os rios mais fortes no escoamento de grãos pelo Corredor Norte. “Na época de vazantes mais severas, temos alguns problemas de navegabilidade, especialmente no Tapajós, onde só recentemente começaram alguns trabalhos de dragagem”, diz.

**Barbosa, da ATP: na época de vazante severa, problemas de navegabilidade no rio Tapajós — Foto: Divulgação**

De acordo com Barbosa, foram mapeados sete pontos críticos na rota de 340 quilômetros entre Miritituba e Santarém, ao longo do rio Tapajós. “Em 2024, a navegação parou nessa rota quase um mês por causa disso”, lembra. “Por isso, é preciso um programa de dragagem permanente. Ao contrário do que dizem, ninguém quer azulejar o rio”, ironiza.

Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), lembra que mais de 20% dos grãos exportados anualmente pelo Brasil passam pelos portos do Pará e do Amazonas. “Esse é o segundo maior corredor de escoamento de grãos do país, atrás apenas do porto de Santos”, diz. Para ela, se não forem feitos investimentos nos rios, será necessário escoar grandes volumes agrícolas por caminhão, modal muito mais agressivo ao meio ambiente, pouco eficiente e de maior

custo. “Em termos de comparação, o transporte hidroviário tem um custo cerca de cinco vezes menor do que o rodoviário e polui cerca de 80% menos”, compara.

Hijjar argumenta ainda que o modelo privado costuma oferecer vantagens que o modelo público não sustenta, como a continuidade de investimentos e a gestão profissional orientada a desempenho. E, se o setor privado não fizer isso, diz a consultora, será importante que o governo invista para manter as hidrovias do Norte relevantes para o escoamento da produção agrícola do Brasil. Barbosa, da ATP, também acredita que as concessões sejam o melhor caminho para a mais adequada navegabilidade nos rios amazônicos. “Os exemplos estão aí, os portos que sempre tiveram dificuldade de manter as profundidades previstas estão justamente concedendo seus canais, para atingir esse objetivo”, defende.

No caso da soja, o transporte hidroviário poderia reduzir o custo logístico pela metade, diz Maurício Buffon, presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil). Hoje a logística representa 40% do custo total do grão produzido no Brasil. “No caso do milho, esse impacto seria ainda maior, porque estamos falando de uma cultura com maior volume transportado e menor valor”. Para ele, a hidrovia é mais sustentável e economicamente eficiente.

No entendimento de Amaral, da Hidrovias do Brasil, o desenvolvimento de hidrovias teria forte impacto na conectividade logística da região Norte. “Isso é um fator central para reduzir o isolamento desses territórios e integrar de forma mais consistente a região às cadeias produtivas nacionais e globais”, diz. Segundo ele, projetos estruturantes adiados ou interrompidos atrasam não apenas uma solução logística, mas também oportunidades concretas de desenvolvimento regional, geração de empregos e diversificação econômica. O executivo não acredita, porém, que a revogação do Decreto nº 12.600 afete os planos de integração de infraestrutura entre o Brasil os demais países do Cone Sul. “Vemos isso com o andamento da concessão do rio Paraguai, que, ao profissionalizar a gestão do bem público, reduzirá o custo e o tempo de trânsito de mercadorias.”

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## AEROPORTOS DO NORDESTE VOAM ALTO E LIDERAM CRESCIMENTO NO PAÍS

Após concessões, aeroportos da região avançam acima da média, mas interesse por praças de menor porte é incerto

**Por Vinicius Konchinski**



**Aeroporto do Recife, concessão da Aena, é o mais movimentado do Nordeste — Foto: Portal da Copa/Victoria Camara/Wikipedia**

As concessões aeroportuárias, o momento econômico do país e o estímulo ao turismo local deram um empurrão à região Nordeste, que liderou o crescimento do transporte aéreo doméstico no país na última década. Apesar do bom desempenho, ainda é incerto o fôlego da continuidade da expansão para os aeroportos de menor porte da região.

A evolução ao longo da década foi significativa. O número de passageiros de voos nacionais embarcando ou desembarcando em aeroportos nordestinos cresceu 11,2% de 2015 a 2025, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Isso é quase dois pontos percentuais a mais do que o crescimento médio da aviação nacional no período, de 9,4%. No Sudeste, região com o segundo maior crescimento, o número de passageiros domésticos avançou 10,7%.

De acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) tabulados pelo MPor, só em 2025 passaram por aeroportos nordestinos mais de 39 milhões de viajantes, cerca de 4 milhões a mais do

que em 2015. Com isso, o Nordeste tem hoje 19% do total de passageiros do país em 2025, um ponto percentual a mais do que tinha em 2015.

O aeroporto do Recife, o mais movimentado da região, cresceu 42% em dez anos, chegando a 9,2 milhões de passageiros em 2025. Em 2019, a concessão do aeroporto foi leiloada e, no ano seguinte, a Aena assumiu o comando. As obras realizadas pela empresa aumentaram em 40% a área construída do terminal e em 60% sua capacidade operacional.



### **Carvalho, do BMA: dúvidas sobre o potencial do AmpliAR — Foto: Divulgação**

O exemplo do Recife demonstra que as concessões aeroportuárias foram positivas para a aviação nacional, avalia Marcelo Guarany, sócio da área de regulação e investigações do escritório Demarest Advogados e ex-presidente da Anac: “Foi destravada uma série de investimentos, e isso criou a possibilidade de empresas aéreas incluírem cidades do Nordeste em sua malha ou ampliar sua operação na região”.

Em balanço divulgado pelo MPor, o ministro Silvio Costa Filho, atribuiu o crescimento da região também ao momento econômico do país e ao estímulo ao turismo local. Segundo o ministério, o número de cidades nordestinas que recebiam voos regulares subiu de 26 em 2015 para 41 em 2025. O aeroporto de Cruz (CE), o mais próximo das praias de Jericoacoara, por exemplo, não recebia voos comerciais regulares há dez anos; no ano passado, passou a integrar a malha e recebeu mais de 260 mil passageiros.

Além do Recife, a Aena administra aeroportos em outras cinco cidades da região, todos desde 2020: Maceió (AL), João Pessoa (PB), Aracaju (SE), Juazeiro do Norte (CE) e Campina Grande (PB). Em João Pessoa, a empresa ampliou em 80% a capacidade operacional do terminal e dobrou as áreas de embarque e desembarque. Em 2025, o movimento de passageiros domésticos na cidade foi 28% maior do que em 2015: 1,84 milhão ante 1,43 milhão.

Já em São Luís (MA), o crescimento foi menor: 8,3% em dez anos. O aeroporto passou para a administração da Motiva em 2022. Desse ano até 2024, recebeu R\$ 117 milhões em investimentos para triplicar a área de embarque, ampliar o pátio de aeronaves e reforçar a infraestrutura. Só de 2024 para 2025, registrou crescimento de 15% no número de passageiros, segundo a Anac. “A partir do momento da concessão, existe um tempo de obras e um tempo para que o mercado adapte suas rotas à nova realidade do aeroporto”, observa Guarany, para quem o Nordeste ainda tende a registrar crescimento da aviação nos próximos anos.



### **Guarany, do Demarest Advogados: concessões aeroportuárias destravaram investimentos — Foto: Divulgação**

Parte da expansão deve ocorrer em aeroportos de menor porte, novo foco do governo federal após a concessão de quase todos os grandes terminais nacionais. O MPor anunciou no início deste ano que R\$ 424,2 milhões em recursos públicos serão investidos em aeroportos no interior do Nordeste até 2027, incluindo Feira de Santana (BA), Ilhéus (BA), Iguatu (CE), Patos (PB), Sobral (CE),

Balsas (MA) e Picos (PI).

Outros R\$ 509,7 milhões em investimentos privados estão programados para nove aeroportos regionais por meio do Programa AmpliAR, criado em 2025 também para modernizar a infraestrutura em cidades do interior. Pelo AmpliAR, concessionárias de aeroportos já privatizados podem se



candidatar a incluir em seus contratos a gestão de outros terminais pré-selecionados pelo governo. Em novembro do ano passado, o Executivo realizou um leilão oferecendo a administradores privados a chance de assumir 19 terminais, desde que eles se comprometessem a realizar melhorias. Dez deles ficavam no Nordeste e nove foram arrematados: Araripina (PE), Garanhuns (PE), Serra Talhada (PE), Lençóis (BA), Paulo Afonso (BA), Aracati (CE), Barreirinhas (MA), São Raimundo Nonato (PI) e Cruz (CE), perto de Jericoacoara.

A GRU Airport ficou com oito dos nove terminais. A Fraport, concessionária dos aeroportos de Porto Alegre e Fortaleza, arrematou o de Cruz, já considerando a integração dele à malha nacional de voos.

O primeiro leilão do AmpliAR também ofertou nove aeroportos da Amazônia Legal, sendo oito da região Norte. Do Norte, três foram arrematados: Araguaína (TO), Cacoal (RO) e Vilhena (RO) – todos pela GRU Airport, com investimentos previstos de R\$ 180 milhões. Não receberam propostas os terminais de Tarauacá (AC), Barcelos (AM), Itacoatiara (AM), Parintins (AM) e Itaituba (PA), para os quais o governo esperava atrair R\$ 456 milhões em obras.

Para David Goldberg, diretor-sênior da consultoria Alvarez & Marsal Infra, o investimento nos aeroportos regionais é alto diante dos riscos para o retorno. “Os aeroportos são pequenos e têm baixa escala, sendo naturalmente inviáveis.”

Ainda assim, o governo espera que R\$ 5 bilhões sejam aportados por empresas nesses aeroportos por meio do AmpliAR. Um segundo leilão deve ser realizado neste ano, com a oferta de 20 terminais.

Ana Candida de Mello Carvalho, advogada do escritório BMA Advogados, tem dúvidas sobre o interesse no programa porque o AmpliAR incorpora terminais de menor porte ao contrato vigente de concessão de um terminal maior, criando riscos para um negócio já consolidado, algo que nem toda concessionária está disposta a aceitar.

Gustavo Gusmão, sócio da EY-Parthenon para governo e infraestrutura, defende que o governo aporte recursos públicos nos aeroportos para torná-los mais atrativos. Para ele, a adoção de Parcerias Público-Privadas (PPPs), com complementação de remuneração ou aportes pelo poder concedente, poderia ajudar a reduzir a percepção de risco sobre os terminais.

Em recursos públicos, o MPor planeja investir R\$ 672,4 milhões em aeroportos do Norte em 2026 e 2027, tais como os terminais de Parintins (AM), Carauari (AM), Guajará-Mirim (RO) e Marechal Thaumaturgo (AC).

A Motiva informa que avaliará os aeroportos incluídos na segunda fase do AmpliAR, “porém sempre com cautela, observando a viabilidade financeira e a estratégia do seu negócio”. A Aena diz estar sempre atenta às oportunidades de crescimento e de novos investimentos no setor. A empresa espanhola arrematou em março, por R\$ 2,9 bilhões, a concessão do aeroporto do Galeão (RJ).

A Aeroportos do Brasil (ABR), que reúne empresas que administram 60 terminais do país, apoia o AmpliAR, mas quer mais incentivos ao aumento da presença de empresas aéreas em pequenos aeroportos. “Além dos investimentos em infraestrutura, é fundamental o investimento em políticas públicas que incentivem a presença de companhias aéreas, atraiam mais operações aéreas e ampliem a conectividade regional”, considera o presidente da ABR, Fábio Rogério Carvalho.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## **ESCASSEZ DE ARMAZENAGEM PRESSIONA LOGÍSTICA E PREÇOS DO AGRO**

Falta de silos para guardar soja e milho derruba preços, eleva custos e satura infraestrutura de transporte

**Por Dauro Veras**



### Produção brasileira de grãos cresceu quase duas vezes a expansão da rede de silos — Foto: Divulgação

O paradoxo da abundância define a realidade do agronegócio brasileiro, que comemora safras cada vez maiores, mas enfrenta um déficit crescente na capacidade de armazenamento. Desde 2010, a produção de grãos cresceu em média 4,2% ao ano, quase duas vezes a expansão da rede de silos (2,4%), conforme levantamento da consultoria Cogo Inteligência em Agronegócio com dados da Companhia Nacional de

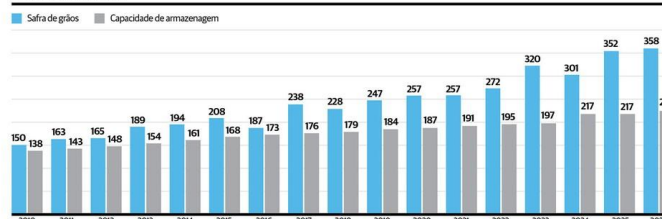
Abastecimento (Conab). A carência de espaço para guardar soja e milho, que representam quase 90% do volume de grãos, obriga os produtores a liquidar as safras logo depois da colheita. Esse movimento sazonal derruba os preços, eleva os custos de frete e satura a infraestrutura de transporte.

“A gênese dos problemas logísticos do agro é o déficit de armazenagem”, afirma Carlos Cogo, sócio-diretor da consultoria. Ele estima que em 2026 a infraestrutura nacional conseguirá abrigar apenas 62% do volume de grãos colhido. A Cogo Inteligência calcula que, no ano passado, o Brasil perdeu US\$ 14,2 bilhões no diferencial de prêmio — diferença entre o preço de referência internacional dos contratos futuros e o praticado nos portos brasileiros. Esse prêmio incorpora variáveis locais como custo logístico, disponibilidade de armazenagem, congestionamento portuário, risco de execução e dinâmica de oferta e demanda no curto prazo. O valor do lucro cessante de um ano resolveria a metade do déficit nacional de armazenagem, estimado em R\$ 148 bilhões.

Para a safra 2025/2026, o governo destinou R\$ 8,2 bilhões ao Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA), superando os R\$ 6,8 bilhões da safra anterior. Entre julho de 2025 e fevereiro de 2026, foram liberados R\$ 2,3 bilhões, 35% menos que o montante concedido no mesmo período do ciclo anterior, segundo informações do Banco Central. O secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Guilherme Campos, aponta os juros altos e o viés de baixa das commodities como as principais travas do investimento pelos produtores. Ele acredita que a solução da questão da armazenagem virá no médio prazo, condicionada à redução das taxas de financiamento e à melhoria da rede de escoamento da produção.

#### BRASIL: SAFRA DE GRÃOS X CAPACIDADE ESTÁTICA DE ARMAZENAGEM\*

Em milhões de toneladas



Fontes: Conab e Cogo Inteligência em Agronegócio. \*Projeções para 2026: Cogo Inteligência em Agronegócio

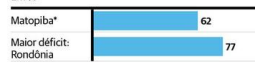
#### CRESCIMENTO MÉDIO ANUAL

Em %



#### DÉFICIT ESTIMADO EM 2026

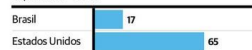
Em %



\*Mato-piba: Mato Grosso do Sul, Mato Grosso do Norte, Mato Grosso do Sul

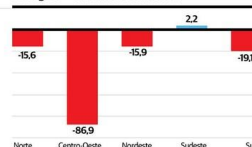
#### ARMAZENAGEM EM FAZENDAS

Capacidade - em %



#### PROJEÇÕES DE DÉFICIT EM 2026

Por regiões - em milhões de toneladas



— Foto: Arte/Valor

O descolamento entre o rendimento das safras e a capacidade de estocagem se acentuou a partir do ciclo 2009/2010, graças a fatores como melhoramento genético e do solo, observa o superintendente de armazenagem da Conab, Vitor Gonçalves Figueira. Ele ressalta que a análise do problema precisa

considerar a sazonalidade das colheitas, que permite o reaproveitamento dos silos em janelas temporais distintas. Contudo, quando o estoque de soja é retido por mais tempo, esse gargalo dificulta a entrada da segunda safra anual de milho. A Conab tem priorizado a modernização de suas 64 unidades com recursos do Tesouro, investindo em automação e sistemas de termometria para reduzir perdas.

Disparidades regionais na infraestrutura de armazenagem revelam Brasis muito diferentes. O Centro-Oeste tem o maior déficit projetado para este ano pela consultoria Cogo: 86,9 milhões de toneladas. Fronteiras agrícolas como o Matopiba, entre os Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, terão em torno de 60% de déficit, enquanto Rondônia deve chegar a 77%. No Sul, onde se concentram grandes cooperativas agrícolas que investem em silos para os associados, 19,1 milhões de toneladas de grãos devem ficar sem armazenagem estática nesta safra. O Sudeste, ao contrário das demais regiões, terá um superávit estimado em 2,2 milhões de toneladas.

Apenas 17% da capacidade brasileira de armazenagem está dentro das propriedades rurais, segundo a Conab. Nos Estados Unidos, essa proporção está em torno de 65%, conforme o estudo Radar Agro do Itaú. “Investir em silos nas fazendas é uma necessidade estratégica para controlar o fluxo logístico”, diz Paulo Bertolini, presidente da Câmara Setorial de Equipamentos para Armazenagem da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq). Ele destaca que a indústria brasileira exporta para mais de 40 países e está preparada para atender essa necessidade de expansão, mas enfrenta retração interna por causa do custo do capital.



### ***Pietro, da OCB: cooperativas recorrem a estruturas temporárias, como os silos-bolsa — Foto: Divulgação***

A Abimaq pleiteia um aporte anual de R\$ 15 bilhões no PCA para acompanhar o crescimento da safra. Outras reivindicações são a simplificação da análise de risco bancário e um cronograma de liberação de recursos que independa de contingenciamentos orçamentários. Somados às barreiras financeiras, há entraves técnicos a enfrentar, como a carência de energia elétrica trifásica no campo. A associação também defende novos modelos como a “armazenagem solidária” entre pequenos

produtores.

“O cooperativismo agropecuário é sinônimo de solução quando o assunto são os desafios infraestruturais do agronegócio”, define João José Prieto, gerente técnico e econômico do Sistema Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB). O setor responde por mais de 50% da produção nacional de grãos e por um terço da armazenagem estática, mas ainda convive com um déficit que força vendas no pico da colheita. Para mitigar a carência, as 1,2 mil cooperativas recorrem a estruturas temporárias, como os silos-bolsa, cujo uso cresceu mais de 20% ao ano na última década. Embora sejam uma solução rápida de executar, o seu custo por tonelada é superior ao dos silos fixos. A OCB reivindica que o PCA tenha taxas de juros compatíveis com o retorno de longo prazo exigido por obras civis complexas.

No segmento de biocombustíveis, a estocagem própria garante o suprimento contínuo de milho às biorrefinarias. “Nossas unidades já nascem com capacidade dimensionada para o crescimento da produção, o que reduz a pressão sobre silos públicos e privados e facilita o escoamento no pico da safra”, diz Rodrigo Cruz, diretor de logística da Inpasa. Nos últimos anos, a produtora de etanol investiu R\$ 13 bilhões em sua estrutura industrial. Para o executivo, a solução do nó logístico da armazenagem passa pela melhor integração entre os modais de transporte e pela agilidade no licenciamento de novas estruturas.

A Rumo, principal operadora ferroviária do país, utiliza terminais de transbordo como “pulmões logísticos” para organizar o fluxo de carga. “Trabalhamos os terminais para absorver melhor os picos de safra, com foco em eficiência de giro”, diz Diogo Velloso, diretor comercial de grãos da Rumo. O



terminal da empresa em Rondonópolis (MT) tem capacidade para armazenagem fixa de 150 mil toneladas e pode receber até dois mil caminhões por dia para carregamento simultâneo em três trens. “Em Santos (SP), também estamos reforçando o corredor, inclusive com a parceria com a CHS para um novo terminal de grãos e fertilizantes com capacidade de 9 milhões de toneladas anuais de grãos e 3,5 milhões de fertilizantes”, informa.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 10/04/2026**

## PROJETOS DE CONSTRUÇÃO: CONTRATOS PRIVADOS DE DRAGAGEM

A expansão de contratos privados de dragagem é tendência irreversível, acompanhando o movimento global de descentralização dos investimentos portuários

**Por Felipe Lisboa**

As obras de dragagem consolidaram-se como um dos segmentos mais estratégicos da infraestrutura nacional, sendo fato relevante para sustentação da competitividade portuária e para viabilização de uma verdadeira expansão de novos vetores logísticos brasileiros, como as hidrovias. Em um país cuja matriz de exportações depende de canais de acesso portuários eficientes e pode se beneficiar ainda mais da expansão de hidrovias navegáveis, a execução de obras de dragagem torna-se um componente decisivo para a produtividade econômica.

Diante disso, a consolidação nos últimos dez anos de projetos de terminais de uso privado, a evolução nos estudos e os primeiros leilões para concessão de portos organizados e de canais de acesso, bem como a ampliação do uso de hidrovias para escoamento de commodities, criam um ambiente interessante para geração de uma alta demanda por serviços de dragagem.

Esse movimento, porém, traz desafios relevantes para o desenvolvimento, financiamento e contratação dessas obras, exigindo uma análise crítica dos modelos de governança e dos instrumentos contratuais utilizados no setor.

Isso porque, tradicionalmente, a dragagem no Brasil esteve associada aos investimentos públicos, especialmente em portos organizados e hidrovias federais. Nesses casos, prevalecem modelos de contratação sob o regime de direito público, pautados em procedimentos licitatórios extensos e forte controle público sobre escopo, medições, reajustes e gestão de riscos.

Esses contratos, em geral, buscam padronização e previsibilidade, mas não raramente enfrentam dificuldades decorrentes da própria natureza da dragagem: é uma atividade sujeita a variações operacionais significativas, dependente de condições ambientais mutáveis e que exige alta especialização técnica.

O cenário atual, entretanto, difere substancialmente tendo em vista o cenário de projetos retratados acima (consolidação dos terminais de uso privado, privatização de portos organizados, concessão de canais de acesso e novas hidrovias), fazendo com que os contratos privados para obras de dragagem passem a assumir um novo protagonismo para o setor.

A lógica privada privilegia previsibilidade operacional e eficiência de longo prazo, com projetos estruturados de modo integrado ao planejamento logístico do empreendimento, e não simplesmente como uma obrigação acessória ou episódica. Essa transição pressiona os contratantes a adotar instrumentos contratuais mais sofisticados e alinhados às melhores práticas globais. Nesse contexto, como exemplo mais notório, destaca-se a relevância de modelos internacionais, com o FIDIC Blue Book, amplamente utilizado e consolidado em contratações de dragagem ao redor do mundo.

A adoção de práticas internacionais e a dinâmica de direito privado, porém, pode impor desafios significativos aos contratantes brasileiros. O setor de dragagem é composto por uma cadeia de fornecedores altamente profissionalizada há muitíssimo tempo, com forte capacidade técnica, presença global e domínio tecnológico consolidado. O risco de assimetria cria um ambiente em que contratantes menos experientes podem enfrentar dificuldades para negociar cláusulas críticas,

estruturar matrizes de risco e monitorar adequadamente a execução, especialmente quando se trata de projetos de maior complexidade ou de contratos de desempenho contínuo.

Como exemplo de temas mais sensíveis temos, entre outros: a forma de medição, a dinâmica das batimetrias, a precificação, a autorização ou não do uso do overflow, a responsabilidade pelo risco de assoreamento durante a execução das obras, responsabilidade por ações antrópicas previamente encontradas na região, produtividade das dragas e o tipo de solo.

Ou seja, a sofisticação desses fornecedores pode ser, por um lado, um trunfo, pois deveria garantir a execução de alto padrão, mas, por outro, demanda dos contratantes capacidade equivalente para mitigar riscos e gerar conhecimento técnico contratual que permita debate negocial equilibrado.

A evolução do marco regulatório portuário e a ampliação dos investimentos privados em portos e hidrovias sugerem que a dragagem deixará de ser tratada como intervenção pontual e passará a integrar contratos de longo prazo, muitas vezes vinculados ao desempenho logístico/operacional desses empreendimentos. Além disso, o papel das obras de dragagem dentro da dinâmica integrada para construção de um novo terminal pode desempenhar papel decisivo para o cumprimento de prazos e do orçamento de novos empreendimentos.

O desafio central, portanto, está em construir maturidade contratual necessária para que os novos investimentos avancem com segurança. O Brasil já conta com uma cadeia de dragagem robusta e experiente, mas precisa garantir que seus contratantes estejam preparados para negociar contratos que reflitam corretamente os riscos e as complexidades do setor.

Além disso, o atual momento exige, mais do que nunca, visão integrada de engenharia, de operação, dos aspectos contratuais e de regulação, com análises detalhadas de demanda, sedimentos, monitoramento ambiental e projeção de custos ao longo de décadas.

A expansão de contratos privados de dragagem é tendência irreversível, acompanhando o movimento global de descentralização dos investimentos portuários e, especificamente no Brasil, da possível expansão dos projetos de concessão de hidrovias.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 10/04/2026*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### NAVEGAÇÃO INTERIOR E TERMINAIS NA REGIÃO NORTE TÊM ÓTIMO 2025 E ABREM NOVAS PERSPECTIVAS PARA A INDÚSTRIA NAVAL

*Por Nelson Moreira Indústria naval 10/04/2026 - 18:49*



A movimentação de cargas pelos portos e terminais da Região Norte fechou o ano de 2025 com 163,3 milhões de toneladas e alta de 10,33%, acima dos 6,1% da elevação da média nacional. O incremento da navegação interior, 91,3 milhões de toneladas no ano passado, representou mais 19,7% do que em 2024, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Esses resultados podem ser creditados em grande parte à participação cada vez maior à movimentação de cargas do agronegócio e à consolidação do Arco Norte.

Os números revelam impulsionamento nas atividades dos estaleiros da região, como pode ser comprovado pelo aumento de consultas por financiamento e aprovação de projetos pelo Fundo da



Marinha Mercante (FMM). De acordo com o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercantes, entre projetos aprovados e contratados na Região Norte, são 1.035 obras, que somam R\$ 9,2 bilhões em investimentos com estimativa de geração de 39.289 empregos diretos.

Em 2025, foram aprovados 676 projetos para construção, modernização e reparo de embarcações, além de investimentos em infraestrutura e apoio portuário na região Norte. Somados, eles representam investimentos de R\$ 5,8 bilhões e expectativa de geração de 37.112 empregos. No Amazonas, são 169 projetos aprovados, num total de R\$ 975,9 milhões, enquanto para o Pará, já foram 507 projetos e R\$ 4,8 bilhões.

Do total de projetos aprovados, já foram contratadas 359 obras, com investimentos de aproximadamente R\$ 3,4 bilhões e geração de cerca de 24.193 empregos, sendo 205, no valor somado de R\$ 1,7 bilhão, envolvendo estaleiros do Amazonas e 154, também de cerca de R\$ 1,7 bilhão, para empresas instaladas no Pará.

A carteira inclui, principalmente, a construção e o reparo de balsas, barcaças, empurradores, rebocadores e estruturas de apoio portuário. Somente em 2025, o FMM liberou R\$ 603 milhões para 373 projetos na Região Norte, dos quais R\$ 306 milhões foram destinados a 220 projetos no Amazonas e R\$ 297 milhões a 153 projetos no Pará.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, no entanto, que não tem dados sobre as negociações entre as empresas e os agentes financeiros porque, após a aprovação pelo Conselho Diretor do FMM, cabe ao responsável pelo projeto buscar o financiamento diretamente com a instituição financeira, dentro do prazo regulamentar.

O crescimento da demanda por obras de construção naval na região é confirmado pelo presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Ariovaldo Rocha. Segundo ele, os estaleiros do Norte estão, cada vez mais, voltados à especialização na construção de barcaças e empurradores fluviais, que compõem os comboios para o transporte da produção do agronegócio ao longo das hidrovias.

Rocha explica que a expectativa das empresas e do Sinaval é de que essa modalidade de transporte se desenvolva ainda mais nos próximos anos. “O atendimento a essa demanda pelos estaleiros locais está conduzindo a um aumento significativo nas instalações e a um crescimento progressivo do número de empregos oferecidos na região, tanto nos estaleiros quanto nas empresas prestadoras de serviços”, informa.

A estimativa de crescimento das encomendas é compartilhada por Flávio Silveira, diretor industrial do Estaleiro Beconal, de Manaus. De acordo com ele, a Região Norte vive um novo ciclo de expansão da frota fluvial, especialmente com o aumento da demanda por barcaças graneleiras, impulsionadas pelo crescimento do agronegócio no oeste do Mato Grosso e nos estados do Pará, de Rondônia e de Roraima. “O cenário atual é positivo para as empresas de construção naval da Região Norte”, confirma.

O Beconal venceu licitação da Transpetro para a construção de 18 barcaças.

Silveira destaca que, além do escoamento das safras agrícolas, que tem gerado forte movimentação fluvial, observa-se um contrafluxo crescente de cargas, como fertilizantes e minérios importados, que sobem os rios em direção às áreas produtivas. Ele ressalta ainda o aumento da movimentação de petróleo proveniente do Peru, que passou a ser transportado via balsas de granéis líquidos pela calha do Rio Solimões, com transbordo próximo a Santarém. “Esse cenário tem gerado demanda também por empurradores e balsas para granéis líquidos, consolidando a importância da construção naval na região”, explica.

No segmento, de acordo com seu diretor comercial, em 2024 o Estaleiro Beconal entregou 55 embarcações, entre balsas empurradores, terminais flutuantes e outros equipamentos. Além disso, a empresa mantém carteira ativa de novos projetos em desenvolvimento e tem diversas cotações em



andamento para atender à crescente demanda na região. “O estaleiro trabalha na produção de balsas graneleiras, empurradores, boias de fundeio, terminais flutuantes para combustíveis e terminais flutuantes para transbordo de grãos”, conta.

Fábio Vasconcellos, diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari, de Belém, no Pará, também confirma que o momento é positivo para estaleiros da Região Norte. Ele explica que, além dos projetos fluviais e de apoio portuário já em andamento, há negociações nesses dois segmentos para construção de barcas e empurradores para comboios fluviais para transporte de minérios e de rebocadores portuários para produtos do agronegócio.

Ariovaldo Rocha considera o cenário positivo também para os estaleiros que atuam no segmento de reparos. Ele lembra que as frotas de barcas e de empurradores que atendem ao agronegócio têm unidades com diversas idades de operação e, por esse motivo, a necessidade de reparos é constante, mas garante que as empresas locais estão preparadas para prestar esses serviços.

O presidente do Sinaval avalia que, para atender à demanda e ampliar a sua produção, os estaleiros da Região Norte enfrentam desafios semelhantes aos das empresas de construção de outras regiões. Cita a necessidade de regularidade de pedidos, condições de financiamento e garantias aos armadores locais, iniciativas governamentais de fomento e estabilidade de regras e de regulamentos, além do treinamento de trabalhadores e capacitação de fornecedores.

Segundo ele, a superação desses desafios é um processo constante, com envolvimento dos estaleiros e armadores locais e, também, do Sinaval, que atua para aprovação dos projetos de construção de novos conjuntos de barcas e empurradores apresentados ao Conselho Diretor do FMM. Rocha diz ainda que a questão da mão de obra é preocupação permanente, diante do aumento de pedidos. “Há necessidade de planejamento para o treinamento dos trabalhadores locais, considerando-se que a Região Norte tem menor desenvolvimento industrial que outras regiões”, afirma.

Ele explica, no entanto, que o problema não se resume aos estaleiros locais e que as empresas da região, como as de outras do país, têm processos de treinamento em suas próprias instalações, as chamadas “escolinhas”. Além disso, contam com cursos profissionalizantes oferecidos por federações de indústrias locais.

De acordo com Ariovaldo Rocha, o levantamento das necessidades de qualificação de mão de obra é feito pelos Senais regionais em conjunto com o Sinaval e com coordenação do Ministério da Indústria, do Comércio e dos Serviços (Mdic) e do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). “Se houver regularidade nas encomendas, esse treinamento dos trabalhadores necessários deverá ser bem-sucedido”, assegura.

Flávio Silveira, diretor industrial do Estaleiro Beconal, também considera a escassez de mão de obra especializada, especialmente de soldadores e montadores navais, com uma das principais dificuldades para atender ao aumento de demanda previsto. Ele explica que, para superá-la, a empresa fez parceria com o Senai para implementar programas internos de qualificação e para a formação de trabalhadores sem experiência, conforme as necessidades específicas dos projetos de construção. “Mas, mesmo com essas iniciativas, há desafios em atrair interessados para o setor e continuamos oferecendo oportunidades e capacitação”, informa.

Fábio Vasconcellos, do Estado Rio Maguari, é outro que confirma que a demanda por mão de obra qualificada tem crescido e que é necessário que a empresa desenvolva um programa próprio de treinamento de pessoal. “Isso faz com que nosso programa de qualificação de pessoal se torne ainda mais importante”, explica.

Outro desafio colocado para os estaleiros é o do investimento em tecnologias que permitam a construção mais sustentável, menos poluente e com menor consumo de combustíveis, para atender às exigências da Organização Marítima Internacional (IMO). No caso da Região Norte, Ariovaldo Rocha, presidente do Sinaval, garante que as empresas locais estão preparadas para incorporar novas tecnologias, como as ligadas à descarbonização, mas ressalta que o desenvolvimento delas,



em todas as regiões, depende de vários fatores, a maioria deles fora do controle das indústrias de construção naval.

Ele sugere que o treinamento dos trabalhadores já deve incluir conceitos ligados à incorporação de avanços tecnológicos porque a expectativa é que as frotas que operam considerem, pelo menos em médio prazo, o uso de motores de propulsão preparados para funcionarem com combustíveis alternativos aos derivados de petróleo. “Essa é uma tendência mundial que acompanha as recomendações internacionais aplicáveis à navegação e que está sendo seguida pelos fabricantes internacionais de motores”, diz.

Flávio Silveira concorda com o presidente do Sinaval sobre a necessidade de os estaleiros se prepararem para atender à necessidade de transição energética e de produzir embarcações com menos emissões de gases do efeito estufa. “A descarbonização é um tema que tem ganhado força e já influencia o desenvolvimento de novos projetos, com maior atenção à eficiência energética, uso de materiais mais sustentáveis e menor impacto ambiental”, assegura.

Apesar dos desafios a superar, a avaliação de Ariovaldo Rocha sobre o cenário atual e futuro da construção naval na Região Norte é positiva, principalmente porque o crescimento da necessidade de escoamento dos produtos do agronegócio pelas hidrovias da região tem criado condições para a construção de barcas e empurradores pelos estaleiros locais. Além disso, ele cita que providências anunciadas pelo governo federal para a regularização do modal hidroviário, como o anunciado derrocamento do Pedral do Lourenço e a aceleração do desenvolvimento do transporte hidroviário, deverão permitir o incremento das frotas e proporcionar a construção de mais unidades de transporte.

Segundo ele, os recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) atendem a esse mercado e podem garantir o crescimento da produção naval na Região Norte. Ele explica que essa é uma situação que existe há muitos anos, mas com maior ou menor atenção, dependendo de iniciativas governamentais de fomento e também do interesse das empresas transportadoras que necessitam de recursos para investimento em suas frotas.

Já Flávio Silveira, do Estaleiro Beconal, enxerga a necessidade de oferta de crédito com condições acessíveis como um dos maiores desafios para a viabilização de novos projetos no setor naval. “Sem linhas de financiamento adequadas, muitos projetos acabam sendo inviabilizados, especialmente em regiões mais distantes dos grandes centros”, avalia.

Fábio Vasconcellos, do Rio Maguari, acrescenta aos desafios dificuldades que surgem para cumprir expectativas entre a contratação e a entrega quando há pedidos com prazos muito curtos. Segundo ele, alguns investimentos demandam tempo para ser aprovados internamente nas empresas e acabam se tornando urgentes para atendimento de suas demandas operacionais. “Isso gera pressão pela entrega, muitas vezes inexecutáveis, o que faz algumas empresas menos experientes acreditarem em prazos que o mercado sabe que não serão cumpridos”.

O executivo explica que o estaleiro está atualmente com ocupação de cerca de 80% de sua capacidade e, por isso, pode aceitar novos contratos para entregas não muito distantes na linha de barcas e um pouco mais extensas na linha de empurradores e rebocadores. Além disso, informa que a demanda por serviços de reparo de comboios e rebocadores portuários tem crescido desde que passaram a investir também nesse segmento.

Vasconcellos conta que, por causa da perspectiva de mais encomendas, o estaleiro vem investindo no aumento de produtividade a partir da modernização dos equipamentos, incremento das áreas de produção e treinamento de mão de obra. “Atualmente, entre outros investimentos menores, estamos fazendo a cobertura de um de nossos diques secos”, diz.

No Estaleiro Beconal, segundo Flávio Silveira, também são feitos investimentos em modernização, em atualizações e na ampliação das instalações. Ele informa que em 2025 foram compradas novas dobradeiras e calandras, máquinas de soldagem de arco submerso de última geração e pontes rolantes com capacidade de 10 a 50 toneladas, além da construção de um novo galpão para aumentar



a área e a capacidade de produção. “Esses investimentos refletem nosso compromisso com a modernização”, assegura.

Walter Lucas da Silva, diretor-presidente do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro, informa que, de forma geral, a percepção da entidade é a de que a Região Norte continua apresentando demanda consistente por serviços de engenharia, manutenção e modernização de embarcações que operam na rede hidroviária amazônica.

Segundo ele, há também avaliação positiva quanto ao potencial de crescimento da produção naval voltada à navegação fluvial, impulsionado principalmente pela necessidade de renovação gradual da frota de navegação interior e pela expansão do uso das hidrovias como alternativa logística.

Ele explica que, entre os segmentos que mais demandam consultas e projetos, destacam-se o transporte fluvial de cargas, embarcações mistas de carga e passageiros e serviços técnicos especializados para manutenção e modernização de embarcações. Walter Lucas da Silva ressalta ainda que a agenda de eficiência energética e descarbonização começa a influenciar novos projetos, estimulando o desenvolvimento e a adoção de soluções tecnológicas voltadas à redução de consumo de combustível e emissões.

Mas o diretor-presidente do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro ressalva que permanecem desafios estruturais importantes, como a necessidade de investimentos em renovação da frota e modernização de estaleiros regionais. Além disso, explica que é preciso investir na capacitação de mão de obra especializada e no fortalecimento da cadeia de fornecedores, fatores que considera essenciais para ampliar a competitividade do setor.

A entidade participará novamente da feira NN Logística em 2026, em Manaus, com um estande corporativo, voltado à integração empresarial e à prospecção de parcerias. Estarão presentes ao evento, que será realizado em abril, as empresas associadas Emgepron e SKM, ambas prestadoras de serviços no setor marítimo. “Também contaremos com a participação de uma representação do Cluster Naval da Amazônia, iniciativa criada no final de 2025 com o objetivo de fortalecer a articulação empresarial e tecnológica ligada à navegação interior e à economia azul na região amazônica”, diz.

Segundo Silva, as perspectivas para a NN Logística 2026 são as melhores possíveis. “O evento representa uma excelente oportunidade para ampliar conexões entre empresas, identificar oportunidades de cooperação entre diferentes regiões do país e fomentar novas parcerias e negócios na cadeia da economia azul”, diz.

Dessa forma, entende que a participação do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro na NN Logística busca aproximar empresas, estimular parcerias e contribuir para o fortalecimento da indústria naval e da cadeia de serviços marítimos no país.

O aumento de encomendas para a indústria naval e da movimentação aquaviária da Região Norte beneficia também o segmento de fornecedores. Leandro Pinto, diretor-geral da Anschutz do Brasil e presidente da Câmara de Equipamentos Navais e Offshore (CSENO) da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), explica que os pedidos de equipamentos e serviços para embarcações na região Norte cresceram em 2025, especialmente por causa da necessidade de manutenção e atualização de barcos que operam em rotas fluviais consideradas estratégicas da Amazônia.

Segundo ele, houve mais consultas relacionadas à modernização de sistemas de navegação, de eletrônica embarcada e de integração de equipamentos e, como a região é polo relevante para a navegação interior no Brasil, há demanda contínua por soluções técnicas e suporte especializado. De acordo com Leandro Pinto, há potencial de crescimento. Projetos voltados ao transporte de grãos, de combustíveis e de carga geral indicam perspectivas positivas para novas construções e modernização de embarcações, mas ainda é preciso ampliar a previsibilidade de investimentos, melhorar o acesso a financiamento e fortalecer políticas industriais que incentivem a produção nacional e a cadeia de fornecedores.



Na avaliação do dirigente da Abimaq, o momento é de recuperação gradual e há mais conscientização sobre a importância da navegação interior para o desenvolvimento regional e para a eficiência logística do país. Além disso, diz ele, armadores e operadores avaliam a renovação das frotas, por questões operacionais, regulatórias ou de eficiência energética. “Mas a evolução desse cenário depende da continuidade de investimentos em infraestrutura hidroviária, financiamento e políticas de incentivo à indústria naval”, ressalva.

Ele explica que ainda há muito o que evoluir em relação a equipamentos eletrônicos para manobrabilidade das embarcações fluviais. A Anschütz tem interesse de fornecer sistemas de ECDIS e sistemas de piloto automático, que, explica, geram valor agregado à operação por dar mais segurança à navegação e aumentam a eficiência e reduzem consumo de combustíveis.

Leandro Pinto informa que os segmentos da Região Norte que mais fazem consultas e pedidos de produtos e de equipamentos são o de transporte fluvial de combustíveis, de transporte de grãos sólidos vegetais, de apoio logístico regional e os que operam de embarcações de carga geral e de passageiros. Segundo ele, especificamente das empresas do setor de construção, a procura é crescente por bombas, trocadores de calor e sistemas elétricos de automação, além dos serviços de manutenção de máquinas.

O executivo informa ainda que, atualmente, os principais projetos que demandam equipamentos são os voltados para modernização de sistemas de navegação em embarcações existentes, para novas embarcações fluviais e para atualização de sistemas eletrônicos embarcados, além de serviços de manutenção técnica e suporte especializado.

Leandro Pinto avalia ainda que as perspectivas para a próxima edição da NN Logística são positivas para discutir todos os aspectos que envolvem os segmentos de construção naval, navegação e logística na Região Norte. Ele lembra que o evento tem se consolidado como importante espaço de diálogo entre armadores, estaleiros, fornecedores e autoridades do setor. “Espera-se que a edição de 2026 contribua para ampliar o debate sobre investimentos, inovação tecnológica e desenvolvimento da navegação interior na região Norte, além de fortalecer as conexões entre os diferentes elos da cadeia marítima e fluvial”, diz.

No segmento especializado de tintas marítimas, também há aumento de procura, garante Fabiano Aguiar, diretor de Vendas da Jotun. De acordo com ele, em 2025 foi registrado forte crescimento da demanda para embarcações na Região Norte, como consequência do aumento das operações de transporte fluvial e da construção naval, principalmente de produtos anticorrosivos de proteção para cargas secas e líquidas, como grãos e petróleo.

Aguiar explica que, no segmento de transporte aquaviário, houve aumento de procura especialmente para navios porta-contêineres, acompanhando o crescimento das atividades na indústria naval na Região Norte. Isso, segundo ele, reflete o interesse dos armadores por produtos de melhor desempenho para a proteção de suas embarcações.

O diretor da Jotun avalia que há na Região Norte forte potencial de crescimento de vendas da empresa. Por isso, monitora as tendências, tem a região como prioridade e em 2025 firmou parcerias com um distribuidor em Manaus e outro em Belém. “Também contamos com colaboradores da fábrica atuando e residindo na região. Essa expansão de nossa estrutura reforça nossa presença local”, explica.

No caso da empresa de tintas, os setores que mais fazem consultas e pedidos são o marítimo e de mineração. Com a ampliação das operações com pessoal próprio e distribuidores locais, têm aumentado também os pedidos por orientações técnicas, serviços que são oferecidos por uma equipe técnica que visita as instalações das empresas para atividades de treinamentos de pintura. “Temos programas desde o nível mais básico aos mais avançados, para qualquer necessidade do cliente, feito sob medida”.



Outra empresa do segmento de tintas especiais, a AkzoNobel também relata crescimento da procura por seus produtos de parte de empresas de navegação e construção naval da Região Norte. Gustavo Gomes, gerente de Desenvolvimento de Negócios da companhia, explica que a demanda é maior por produtos e serviços para embarcações, principalmente voltados a novas construções na Região Norte.

Ele creditou o crescimento, que definiu como consistente, aos investimentos aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) e pela expansão da navegação interior, sobretudo para transporte de produtos do agronegócio e de outras cargas. Os principais pedidos são para embarcações fluviais, como balsas, empurradores, barcas e rebocadores.

De acordo com Gomes, foi registrado aumento de procura não apenas de estaleiros locais, mas também da cadeia de suprimentos e serviços associados, incluindo sistemas de pintura e de manutenção naval. “O mercado naval no Norte manteve trajetória positiva, ainda que concentrada em projetos fluviais e logísticos, com perspectivas de continuidade”, diz.

O desenvolvedor de tecnologias Grupo Voith também relata aumento de pedidos e consultas partindo da indústria naval e das empresas de navegação e de logística da Região Norte. Adelson Martins, diretor de vendas da divisão Ferroviária e Marítima da Voith para a América do Sul, explica que a maior demanda é do dispositivo Safeset, um limitador de torque projetado para evitar falhas em acionamentos e que libera óleo de pressurização em casos de sobretorque, protegendo as linhas de eixos. Segundo ele, o equipamento é usado em parte da frota de empurradores e de rebocadores em operação em hidrovias.

Martins avalia que é grande o potencial de receber mais encomendas de empresas da região porque a navegação interior está se tornando estratégica para o desenvolvimento econômico. Ele cita ainda projetos de expansão das hidrovias para ampliação da navegabilidade em rios como Tietê-Paraná, Tocantins, Madeira e Tapajós, investimento em infraestrutura hidroviária, renovação e modernização de frota para atender a exigências ambientais e operacionais e demanda por comboios de empurradores e barcas, ferryboats e embarcações de passageiros e cargas.

Martins explica que os executivos do Grupo Voith têm boas perspectivas para a próxima edição da NN Logística e estarão presentes para acompanhar de perto as novidades apresentadas e buscar ampliar relacionamentos de acordo com o mercado.

Leandro Pinto, da Anschutz e da Abimaq, vê potencial de crescimento na Região Norte também para fornecedores de equipamentos que permitam às empresas da região a atualização tecnológica de equipamentos de navegação, comunicação e automação. “Muitas embarcações ainda operam com sistemas defasados em termos de tecnologia e eficiência”, explica.

Segundo ele, a modernização das embarcações trará como benefícios relevantes o aumento da segurança da navegação, a melhoria da eficiência operacional, a redução de custos operacionais e a adequação a novas exigências regulatórias e ambientais. Mas, de acordo com Leandro Pinto, para atender às demandas de empresas da Região Norte, os fornecedores precisam superar desafios logísticos e estruturais, como as grandes distâncias e o acesso restrito a determinadas localidades, os custos elevados de transporte e logística, a dificuldade de oferecer com presteza atendimento técnico presencial e falta de mão de obra especializada local.

Ele assegura que a modernização das frotas e atualização tecnologia permitirá ainda avançar em projetos de descarbonização, em momento em que essa agenda começa a ganhar relevância também no contexto da navegação interior, embora ainda esteja em estágio inicial na Região Norte. Leandro Pinto explica que é cada vez maior o interesse de empresas de construção naval e de navegação da região em soluções que contribuam para aumentar a eficiência energética, reduzir consumo de combustível e que permitam a digitalização e a automação de sistemas embarcados.

Para os fornecedores de equipamentos, assegura, isso se traduz em oportunidades para tecnologias que melhorem a eficiência operacional e reduzam impactos ambientais. “A Anschutz possui sistemas



de piloto automático que ajudam nas manobras e que trazem até 5% de economia de combustível”, informa.

A necessidade de avançar na descarbonização na Região Norte é vista também por Adelson Martins como oportunidade para fornecedores de equipamentos. Ele cita que grande parte da frota local está obsoleta, com embarcações acima de 20 ou 30 anos de uso, com baixa eficiência operacional, alto consumo de combustível e custos elevados de manutenção.

Martins avalia, no entanto, que essa situação pode ser mitigada com a substituição de motores antigos por modelos diesel de alta eficiência ou motores híbridos/elétricos e a instalação de sistemas propulsores otimizados para águas rasas e correnteza. E explica que estaleiros e armadores estão procurando incorporar em novas embarcações tecnologias que reduzam as emissões de gases de efeito estufa, com motores mais eficientes e preparados para combustíveis alternativos, como gás natural, biocombustíveis e hidrogênio, e sistemas de propulsão híbrida elétrica-diesel com cascos mais leves e hidrodinâmicos, com menor resistência ao avanço e menos consumo de combustível. “Fornecedores têm sido demandados para oferecer materiais inovadores e soluções de eficiência energética”, informa.

A descarbonização é avaliada como oportunidade também pelas empresas de tintas. Fabiano Aguiar, diretor de Vendas da Jotun, por exemplo, explica que a empresa segue critérios sustentáveis aplicados globalmente, como o desenvolvimento de tecnologias com baixo teor de VOC, livres de isocianato, seleção criteriosa de fornecedores, logística otimizada e soluções que prolongam a vida útil dos ativos, reduzindo emissões ao longo do ciclo operacional.

Segundo ele, a pauta da descarbonização já influencia novos projetos na região, sobretudo após a COP 30 em Belém, que reforçou o protagonismo da Amazônia nas discussões climáticas. “Isso tem levado empresas a buscar soluções mais eficientes e sustentáveis, incluindo revestimentos que contribuam para menores emissões indiretas e maior eficiência operacional”, explica ele, que diz ainda que a Jotun tem expectativa positiva para a NN Logística 2026, com foco em bons negócios e novas parcerias, apoiada pela estrutura já consolidada em Manaus e Belém.

Gustavo Gomes, gerente de Desenvolvimento de Negócios da AkzoNobel, conta que descarbonização vem influenciando de forma gradual, porém crescente, o desenvolvimento de novos produtos e soluções pela empresa para projetos de construção naval na região. Segundo ele, há um movimento de armadores, financiadores e órgãos reguladores para a redução de emissões e melhoria da eficiência ambiental ao longo do ciclo de vida das embarcações.

Por isso, a AkzoNobel tem direcionado esforços para produtos mais duráveis, de maior eficiência e menor impacto ambiental, como revestimentos de alto desempenho que contribuem para a redução de manutenção, menor consumo de recursos e combustível ao longo do tempo e maior eficiência operacional. “Mesmo que a descarbonização ainda não seja o principal fator decisório nos projetos locais, ela já influencia especificações técnicas, critérios de escolha de materiais e estratégias de longo prazo na construção naval”, diz Gomes.

A AkzoNobel projeta com confiança sua participação na próxima edição da NN Logística 2026, na condição de patrocinadora master, apoiada pelo consistente crescimento do setor naval na região Norte e pela evolução contínua das agendas de sustentabilidade, inovação e eficiência operacional. A empresa pretende ampliar e qualificar sua presença no evento, destacando soluções estratégicas alinhadas às necessidades do mercado, como revestimentos navais de alta performance que promovem maior durabilidade das embarcações e contribuem para a redução de emissões.

“A NN Logística 2026 se consolida como uma plataforma estratégica para o fortalecimento de relacionamentos, a apresentação de novas tecnologias, a troca de conhecimento técnico e a geração de oportunidades que impulsionam o desenvolvimento do mercado naval na região Norte”, avalia Gomes.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 10/04/2026**

### DEMANDA POR SISTEMAS DE PROPULSÃO É BENEFICIADA PELA RETOMADA DE ENCOMENDAS DA INDÚSTRIA NAVAL E INOVAÇÃO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/04/2026 - 18:49



A concretização de projetos e os planos de novas construções aqueceram a indústria naval no último ano e animaram fabricantes e distribuidores de sistemas de propulsão. As concorrências e encomendas ligadas às demandas da Petrobras e da Transpetro começaram a sair do papel e as contratações se tornaram realidade, também se refletindo no aumento das consultas. A procura para adequação e modernização das frotas segue consistente, num momento de corrida pela descarbonização da navegação mundial.

Algumas empresas relataram aumento de até 40% em seus faturamentos e verificam oportunidades de vendas e prestação de serviços para embarcações, inclusive em países vizinhos.

A Kongsberg Maritime tem recebido muitas consultas e RFQs (Request for Quotation) de clientes marítimos para diversas aplicações. “Para nós, o mercado de equipamentos e de serviços está bastante aquecido devido às concorrências da Petrobras e Transpetro e também pela crescente demanda em embarcações de menor porte como rebocadores e empurradores”, destaca o vice-presidente de vendas e marketing da Kongsberg Maritime na América Latina, Marcelo Gouvea.

Em fevereiro, a Kongsberg Maritime foi contratada pelo consórcio Marenova, formado pela Ecovix e pelo grupo Mac Laren, para o fornecimento do projeto naval (ship design) e de um pacote de equipamentos para quatro petroleiros encomendados pela Transpetro. As embarcações classe Handy serão construídas pelo Estaleiro Rio Grande (RS), sendo comissionadas no estaleiro Mac Laren, em Niterói (RJ). O contrato, da ordem de 300 milhões de coroas norueguesas (NOK), gira em torno de R\$ 165 milhões, em valores convertidos com câmbio do começo de março.

A encomenda inclui a entrega do projeto completo dos navios e uma série de sistemas integrados, abrangendo propulsão com sistema 'Promas' hélice de passo controlável, maquinário de convés, sistemas de medição de tanques e soluções avançadas de navegação e automação, como K-Bridge, K-Chief, K-Gauge and K-Load. De acordo com a KM, o Promas é um sistema para a propulsão convencional que traz o benefício de melhorar o consumo de combustível, aumentando a eficiência da propulsão.

Os navios terão 150,6 metros de comprimento total, com 23,4 metros de largura e 8,2 metros de calado, com aproximadamente 15.600 toneladas de porte bruto (dwt). Os projetos 'NVC 615 PT' fazem parte da família NVC de designs de navios mercantes da Kongsberg Maritime, que buscam combinar eficiência com adaptabilidade para combustíveis do futuro.

Em 2025, a Kongsberg Maritime assinou contrato com o Estaleiro Rio Maguari (PA) para fornecimento de dois conjuntos de thrusters azimutais de passo controlado para o projeto de dois rebocadores Transverse 2900 da Svitzer e dois conjuntos de thrusters azimutais de passo fixo para o Estaleiro Beconal para empurradores da Hermasa.

O foco da Kongsberg Maritime concentra-se na oferta de pacotes completos de projetos navais (ship design), na integração de equipamentos e no seu portfólio de produtos, que abrange desde soluções de Bridge até sistemas de propulsão. Localmente, a empresa direcionou os esforços para a prestação de serviços especializados e assistência técnica à extensa base instalada de equipamentos, incluindo sistemas de posicionamento dinâmico (DP), automação, thrusters azimutais, linhas de eixo e equipamentos de convés.



“Contamos com uma equipe altamente qualificada e experiente, preparada para atender às demandas de clientes nacionais e internacionais”, ressaltou Gouvea, citando o sistema ‘Promas’, voltado para a propulsão convencional que traz o benefício de melhorar o consumo de combustível aumentando a eficiência da propulsão. Ele também destaca os thrusters azimutais com motores elétricos PM (Permanent Magnet) e RIM Drives como inovação principal na área de propulsão.

A Navalsul vê o mercado bastante aquecido, com muitas obras novas, além de remotorizações, upgrades e adequações. Os destaques são a região Norte, barcos de apoio e o setor offshore. “Verificamos um aumento expressivo nas cotações e aquisições, mercado bastante aquecido e promissor. Estamos investindo em célula robótica, usinagem de hélices, melhorias de processos de moldagem e novas ligas de bronze e inox”, conta o diretor da Navalsul, Francisco Strauhs Neto.

O faturamento da Navalsul nos sistemas propulsivos cresceu 40% em 2025. A empresa avalia que o crescimento poderia ter sido ainda maior caso a capacidade produtiva já estivesse ampliada. “Estamos lançando um plano agressivo para os próximos anos”, revela.

Strauhs Neto diz que a Navalsul está concentrada em projetos especiais, de alto valor agregado e com clientes e parceiros com foco em melhoria de rendimento, menor consumo e menor emissão de carbono.

A célula robotizada para usinagem de hélices, até 4.600 milímetros de diâmetro, está em processo de validação para início de produção. É um projeto visto como de alta tecnologia e inovador. Os novos processos receberão investimentos no sistema de moldagem, o que deve dobrar a capacidade de produção da Navalsul até 2027. De acordo com a Navalsul, os testes da liga de altíssima resistência de hélices estão em fase final, com perspectiva de gerar mais resistência, menos vibração e melhor desempenho. A expectativa é que essa liga (high damping alloy) esteja em fabricação e aplicação no segundo semestre.

A Macnor Marine verifica aumento significativo nas consultas por equipamentos de propulsão a partir do final de 2024 junto com os bids de novas construções de navios de apoio, petroleiros e gaseiros dos programas de novas construções promovidos pela Petrobras e Transpetro. O diretor da Macnor, Pedro Guimarães, diz que a empresa prioriza, desde 2003, o suporte aos armadores e estaleiros, desde a fase orçamentária do navio, antes mesmo de saber quem foi o vencedor das licitações.

“Como temos um portfólio extenso de fornecedores, não só de propulsão, entendemos que isso seja um suporte importante para a formação dos preços que os armadores e estaleiros aplicarão na disputa das licitações”, analisa. Guimarães conta que a empresa possui uma equipe comercial dedicada aos projetos de novas construções.

Todos os equipamentos oferecidos pela Macnor são fornecidos com serviços de supervisão de instalação, comissionamento e start up. A equipe de serviços hoje conta com 50 pessoas entre engenheiros, técnicos e mecânicos, todos treinados nas fábricas na Europa, com disponibilidade de qualquer intervenção, seja preventiva ou corretiva dos equipamentos, durante toda vida útil do navio.

A Macnor representa a Brunvoll, que integra experiência em propulsão e controles em uma linha unificada chamada ‘BruCon’, sistema de controle digitalizado e automatizado, que engloba sistemas de posicionamento dinâmico (DP), monitoramento de condição e integridade do sistema (CMS) e controle de propulsão e thrusters (joystick e interfaces de comando).

O sistema de DP, recém desenvolvido, será fornecido ao navio polar que está sendo construído pelo estaleiro Seatrium (antigo Jurong Aracruz), no Espírito Santo. Além do sistema completo de propulsão, o pacote desse navio (NaPant) inclui o sistema Brucon DP2 para o futuro navio da Marinha do Brasil. O CMS é um sistema remoto com sensores interligados aos equipamentos que conseguem gerar dados para monitorar a condição dos componentes do equipamento em tempo real, a partir de uma análise do centro de controle da Brunvoll.



A fabricante representada pela Macnor é parceira do projeto Sea Zero com a operadora Hurtigruten, que visa propulsão mais eficiente e transições para emissão zero em navios de cruzeiro costeiro, incluindo estudos de soluções como hélices contra-rotativas para maior eficiência hidrodinâmica e novos conceitos de controle autônomo.

Guimarães explica que esses sistemas permitem integração mais inteligente entre operação de máquinas, monitoramento de dados e auxílio à navegação/autonomia parcial no futuro. “A empresa vem investindo em produção automatizada e robótica — como sistemas de usinagem com operação noturna autônoma — para aumentar capacidade, reduzir gargalos e focar mais recursos humanos em engenharia e pesquisa”, afirma Guimarães.

Nos últimos anos, a ZF Aftermarket tem observado um aumento significativo nas consultas e oportunidades de negócios em propulsão marítima no Brasil, principalmente nos mercados fluvial e de apoio portuário, sobretudo para novas construções e repotenciamento. A avaliação da empresa é que as perspectivas são positivas para os próximos anos.

“Mesmo sem divulgar números por país, registramos crescimento consistente globalmente. A combinação de tecnologia, portfólio e suporte técnico local especializado tem sido decisiva para transformar essa demanda em projetos concretos, ampliando nossa presença com soluções completas de propulsão e eletrificação”, ressalta o executivo de vendas da ZF Aftermarket, Eduardo Aguero.

Ele conta que a ZF tem recebido demandas tanto para aplicação de reversores marítimos, sistemas azimutais e comandos eletrônicos para embarcações de lazer e comerciais, como também para atendimento a projetos com a vasta opção de reduções, e portfólio de produtos. “Recebemos constantemente a demanda para novos projetos de diferentes aplicações, e não foi diferente em 2025. Não divulgamos detalhes devido a restrições contratuais e de confidencialidade com nossos clientes”, explica Aguero.

Para ele, o diferencial está em combinar engenharia mecânica de ponta com eletrônica embarcada e digitalização, oferecendo sistemas completos e inteligentes, capazes de otimizar o consumo de combustível, reduzir custos operacionais e atender às novas exigências ambientais do setor. Globalmente, a ZF vem ampliando seu portfólio de soluções para propulsão marítima com foco em eficiência energética, manobrabilidade e redução de emissões.

Aguero destaca transmissões híbridas com integração elétrica, que permitem operações mais silenciosas e sustentáveis, sistemas de propulsão azimutal e PODs, que elevam significativamente o controle e a precisão das manobras, além de reversores marítimos de alta capacidade, reconhecidos pela robustez e confiabilidade em aplicações severas.

Desde que a Voith definiu uma nova estrutura de suporte técnico e comercial, no ano passado, para toda a América Latina, a partir de sua operação no Brasil, uma série de estratégias de desenvolvimento e penetração de mercado têm sido executadas. Diferentes pedidos relacionados com equipamentos para navegação interior, assim como a penetração do Voith Schneider Propeller elétrico (eVSP) no Brasil, além de acordos de serviço e aprovisionamento de peças têm sido definidos para atender frotas completas, considerando uma logística estruturada para dar suporte eficiente às embarcações, operando na região através da rede de serviço global.

O diretor de vendas da divisão ferroviária e marítima da Voith para a América do Sul, Adelson Martins, afirma que, em geral, os números de solicitações de informações, apresentações e orçamentos ou cotações nos últimos dois anos têm aumentado significativamente. Ele destaca o sistema eVSP no mercado internacional e seu impacto em termos de confiabilidade, estabilidade, manobrabilidade, conforto e eficiência energética.

Martins pondera que, por se tratar de um produto relativamente novo — desde 2020 — no mercado global, considerando os 100 anos de história e desenvolvimento da versão convencional (VSP



mecânico), o interesse em expansão continuará, com uma taxa de conversão projetada de 20% nos próximos cinco anos.

Na avaliação da Voith, o fato de o mercado brasileiro apresentar crescimento, impulsionado pela retomada da indústria naval, investimentos em infraestrutura e renovação de frotas, gera uma expectativa muito interessante de consultas e pedidos focados em um produto que visa atingir características de operação particulares para a indústria offshore e a navegação interior.

Nos últimos anos, a Schottel do Brasil verifica crescimento contínuo nas consultas e vendas, impulsionado pelo dinamismo do setor naval, pela expansão do agronegócio, pela modernização da frota e pelos investimentos em infraestrutura. A avaliação da Schottel é que o segmento offshore ganhou ainda mais força em 2025, especialmente com novos projetos vinculados à Petrobras.

“Fechamos contratos importantes e estamos fornecendo propulsores para embarcações que atuarão nesses projetos nos próximos anos. Para acompanhar essa demanda crescente, inauguramos nosso novo centro de serviços em Itajaí (SC), fortalecendo presença estratégica e ampliando nossa capacidade de entregar soluções de alto desempenho para toda a América Latina”, elenca o gerente comercial da Schottel do Brasil, David Souza.

Em 2025, a fabricante forneceu os sistemas de propulsão para 10 novos PSV/OSRVs da Starnav, com a primeira unidade prevista para iniciar operações para a Petrobras ainda este ano. No setor hidroviário, a Schottel do Brasil avançou com o fornecimento de propulsores azimutais para os novos empurradores de grande porte da Cargill e Unitapajós, atualmente em construção nos estaleiros Rio Maguari e Juruá.

A inauguração da unidade em Itajaí é considerada um investimento estratégico que amplia a capacidade de atendimento. A instalação, com 1.866 m<sup>2</sup>, reúne uma oficina de 500 m<sup>2</sup> para grandes reparos, mais de 2.700 peças em estoque, equipe técnica especializada, sistemas digitais de documentação, logística integrada e estrutura para treinamentos. A celebração coincidiu com os 75 anos dos propulsores azimutais e os 50 anos de operações no Brasil.

O foco da Schottel do Brasil está na oferta de sistemas de propulsão de alta eficiência para rebocadores, empurradores e embarcações offshore, com destaque para soluções híbridas e elétricas. A empresa destaca que a estrutura em Itajaí permite atender com agilidade e excelência clientes em todo o Brasil e América Latina. “Projetos emblemáticos, como parcerias com grandes grupos e fornecimento de propulsores azimutais, reforçam nossa atuação estratégica e capacidade de entregar resultados superiores”, ressalta Souza.

O gerente comercial acrescenta que as oportunidades internacionais estão cada vez mais presentes no radar da Schottel do Brasil. A filial na Colômbia inaugurou recentemente uma oficina em Cartagena, dedicada exclusivamente à manutenção e reparo de sistemas de propulsão de um fabricante global. “Esse investimento, de aproximadamente 5 milhões de euros, reforça nossa atuação em toda a região: Pacífico Sul, América Central, Caribe e México. A nova base amplia nossa capacidade de resposta e fortalece nosso compromisso com clientes internacionais”, afirma Souza.

Souza avalia que o aumento das contratações de projetos tem se traduzido em um volume expressivo de cotações e negociações de equipamentos e serviços. Ele observa a intensificação de novos projetos demandando tecnologias de ponta e serviços especializados. O gerente comercial da Schottel destaca tecnologias que ampliam eficiência, confiabilidade e precisão operacional. Entre elas, o SRP-D um propulsor orientável otimizado para operações de posicionamento dinâmico, desenvolvido com simulações CFD avançadas para garantir respostas mais rápidas e mais precisão em condições exigentes.

Na versão elétrica, o sistema conta com um acionamento integrado compacto, que oferece mais flexibilidade aos estaleiros e melhor desempenho mecânico. Souza explica que a solução também incorpora um eixo inclinado a 98°, que reduz interferências hidrodinâmicas e eleva a eficiência. “Com



mais de 600 embarcações offshore equipadas no mundo, a Schottel reafirma sua liderança em inovação para ambientes operacionais desafiadores”, diz Souza.

Gouvea diz que a Kongsberg identifica oportunidades para venda de equipamentos e prestação de serviços para outros países da região. “Estamos sempre buscando outros mercados e no Brasil somos responsáveis pelo mercado da América do Sul para novas vendas e entrega de serviços, sendo o hub de serviços para a América do Sul. Temos um escritório de vendas de serviços no Chile que é responsável por vendas exclusivamente de serviços na região Oeste da América do Sul”, explica Gouvea.

Além do Brasil, a Navalsul já executou reparos e adequações de sistemas propulsores no Paraguai, além de receber equipamentos de outros países para reparos, adequações e melhorias. “Estamos bem consolidados nos mercados do Paraguai e do Chile, e com vendas pontuais a outros países da América do Sul, como Equador e Colômbia”, celebra Strauhs Neto.

Em outros países, a Macnor vê oportunidades principalmente para serviços. Guimarães diz que a empresa tem capacidade e já atuou em diferentes localidades, como Peru, Chile, Colômbia, Argentina, Uruguai, Trinidad e Tobago, e lugares mais distantes como Portugal e Coreia do Sul. “Apesar de procurarmos respeitar nossa região geográfica (Brasil), alguns clientes com operação fora ou por alguma urgência nos convocam para serviços fora do Brasil”, destaca Guimarães.

Em 2025, a Macnor firmou parceria com a Ascenz Marorka, empresa de tecnologia francesa do grupo GTT que desenvolve e fornece soluções digitais avançadas para a indústria marítima, focando na transformação digital, eficiência operacional e sustentabilidade de navios e frotas como monitoramento eletrônico de consumo de combustível e bunkering, gestão de desempenho de embarcações, otimização de rotas e previsão meteorológica, gestão de cargas de gás natural liquefeito (GNL) e mitigação de sloshing, monitoramento de emissões e conformidade ambiental. “Já estamos fornecendo para alguns armadores como a CBO”, cita Guimarães.

A Voith percebe uma pressão do mercado por investimentos em soluções de propulsão para atingir requisitos mais altos de eficiência energética, confiabilidade e desempenho em manobras. Especialmente para embarcações de apoio e serviços especializados, considerando todo o ciclo de vida do ativo em condições duras de operação. “Ainda é possível considerar um sistema robusto, único em seu tipo e com um excepcional impacto ambiental”, avalia Martins. Ele acredita que esse cenário suporta o interesse dos atores principais do mercado entre operadores, armadores e estaleiros em consultar a solução desenvolvida pela Voith para o mercado marítimo.

O Electric Voith Schneider Propeller (eVSP) combina as vantagens do VSP convencional com o motor elétrico do Voith Inline Thruster (VIT). O resultado, segundo a Voith, é um sistema de propulsão sustentável em termos de uso eficiente de energia, eco amigável, compacto e otimizado especialmente para aplicações offshore, navios de passageiros, ferries, bem como para uso em rebocadores. Assim como o VSP convencional, o eVSP atinge máximo empuxo em todas as direções, infinitamente variável e com alta precisão, garantindo maior estabilidade, conforto e manobrabilidade às embarcações.

Os desenvolvedores afirmam que, com o motor totalmente integrado, a instalação é flexível e sua necessidade de espaço é mínima. Além disso, o sistema de óleo modificado do eVSP requer um volume muito menor, o que reduz os custos operacionais. A disponibilidade para o uso de bio-óleo melhora o impacto ecológico e, graças ao seu baixo peso e ao design compacto, o eVSP também pode ser integrado de forma muito econômica, permitindo otimização no design da sala de máquinas, além de maior eficiência geral e transmissão de potência quase sem perdas.

O alto desempenho do sistema de estabilização de balanço (VRS), sua resposta ao posicionamento dinâmico (DP), além do baixo ruído e vibração, posicionam o sistema eVSP como uma das alternativas de propulsão para navios offshore, pesquisa marítima e transporte de passageiros de maior impacto e potencial do mercado em termos de eficiência, confiabilidade, conforto e manobrabilidade.



“Estamos muito orgulhosos e contentes em trazer a solução do eVSP para o mercado brasileiro. Confiamos no momento da indústria naval na América do Sul que começa a passar por uma mudança estrutural relevante, incorporando temas como produção local, transferência de tecnologia e participação efetiva na cadeia de valor como no caso da Argentina, Chile e Peru. Assim, como a experiência operacional de outros países da região que contam com uma frota de embarcações com propulsão VSP ativa como Colômbia, México, Paraguai e Panamá, interessados em aumentar sua base instalada de navios com propulsão Voith”, afirma Martins.

Os representantes do consórcio Marenova, Robson Passos e Alexandre Kloh, destacaram que o contrato com a Kongsberg Maritime reflete uma visão compartilhada de inovação, sustentabilidade e força industrial. “Ao combinar a escala e a tradição offshore da Ecovix com a longa experiência naval do Mac Laren, o MareNova está perfeitamente posicionado para entregar esses navios-tanque ‘estado da arte’, preparados para combustíveis do futuro para Petrobras/Transpetro e, ao mesmo tempo, contribuindo para o renascimento da construção naval no Brasil”, declaram em nota.

“Esse projeto mostra como nossa plataforma de projeto NVC e tecnologia integrada podem ajudar os armadores a atingir metas operacionais e ambientais. Estamos orgulhosos de apoiar a Transpetro na renovação de sua frota com embarcações que estão preparadas para o futuro”, disse em nota o vice-presidente de vendas da área de projeto naval da Kongsberg Maritime, Ronny Pål Kvalsvik.

O projetista chefe da Kongsberg Maritime, Per Egil Vedlog, acrescenta que os projetos refletem décadas de desenvolvimento e colaboração com a indústria. “Esses navios-tanque entregarão eficiência e flexibilidade, incluindo capacidade para transportar metanol/etanol, de forma a atender às mudanças nas demandas de mercado”, afirmou.

De acordo com a Transpetro, os Handy vão contemplar soluções que garantam maior eficiência energética e menor emissão de gases que provocam o efeito estufa. Além do pacote de equipamentos sustentáveis, o escopo prevê as embarcações com opção de operar com bunker ou biocombustíveis. Como resultado, a empresa espera reduzir em 30% as emissões em relação aos atuais navios da frota, atendendo às determinações da Organização Marítima Mundial (IMO).

A descarbonização do setor marítimo vêm aperfeiçoando uma série de tecnologias nos últimos anos. Projeções do ‘Maritime Forecast to 2050’ da DNV apontam tendência de projetos modulares e flexíveis incorporarem tecnologias de economia de energia, como formatos otimizados dos cascos, propulsão assistida por vento e sistemas híbridos, que se tornarão itens de série. Além disso, o monitoramento digital da performance será integrado para dar suporte a novas estruturas contratuais e esquemas de governança regulatória.

A DNV verifica que a propulsão eólica assistida (WAPS) é uma conquista a curto prazo no setor marítimo mundial. Com testes de desempenho padronizados já implementados, as soluções eólicas estão deixando de ser um nicho para se tornarem comuns, entregando economias de combustível entre 5% e 20% em rotas de longo curso. Para embarcações que escalam portos brasileiros, os regimes de vento constantes do Oceano Atlântico tornam a WAPS uma opção atraente para reduzir os atuais custos e emissões, independente da disponibilidade de combustíveis alternativos.

A ABS também enxerga que tecnologias de propulsão eólica (WPTs), como rotor de Flettner (velas rotativas), asas de sucção e velas rígidas, reduzem a energia necessária para a propulsão, levando à redução das emissões. A classificadora considera que as WPTs são exemplo prático de uma tecnologia robusta de descarbonização que é efetivamente independente dos volumes do comércio marítimo, uma vez que não gera emissões diretas, e que também desvincula os esforços de sustentabilidade do preço dos combustíveis verdes, que geralmente estão disponíveis a um preço superior devido ao seu custo de redução de CO2.

Um artigo recente publicado pela Anemol Marine Technologies Ltd (Anemol) e pela Lloyd’s Register (LR) propõe que haja mais alinhamento entre as metodologias usadas para verificar o desempenho de sistemas de propulsão assistida por vento. A pesquisa destaca como estruturas complementares

podem ser integradas para fortalecer a consistência, a transparência e a confiança do segmento. A publicação teve como base estudo apresentado em fevereiro deste ano, durante a conferência 'Rina Wind Propulsion 2026'.

O diretor técnico da Anemol Marine Technologies, Luke McEwen, argumenta que a medição e a previsão precisas da economia obtida por embarcações que usam sistemas de propulsão por vento são essenciais para ter a confiança de armadores e operadores que desejam aproveitar a energia eólica para reduzir o impacto ambiental e os custos de combustível.

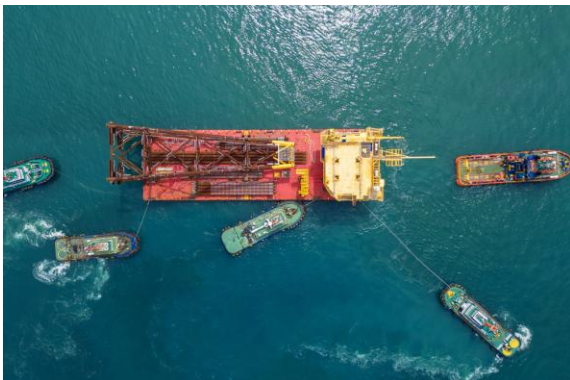
"A Anemol está ajudando a orientar os esforços de padronização para garantir o amadurecimento desse mercado", disse McEwen. O gerente de desempenho de navios da Lloyd's Register Advisory, Santiago Suarez de la Fuente, reforçou que a verificação das metodologias de avaliação de desempenho é fundamental para garantir padrões de segurança e eficiência. Segundo ele, isso é particularmente importante para setores emergentes, nos quais os processos ainda não foram totalmente padronizados.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2026*

## FORNECEDORES DE MOTORES DESTACAM AQUECIMENTO EM DIFERENTES SEGMENTOS E CONCORRÊNCIA ACIRRADA

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/04/2026 - 18:49*



Fornecedores de motores celebram o bom momento da indústria naval no Brasil, com novos projetos e consultas. O aquecimento em diferentes segmentos foi considerado positivo para grande parte das empresas, que também relataram um cenário bastante competitivo, sobretudo para conseguir fornecer para as embarcações das concorrências do sistema Petrobras. Fabricantes e distribuidores destacaram as encomendas recentes de barcos de apoio, além de outros nichos que já vinham demandantes nos últimos anos, como o de rebocadores e de navegação interior.

A procura por serviços também não arrefeceu e as empresas veem na descarbonização muitos desafios, mas com novas oportunidades para a indústria.

A Wärtsilä considera que o último ano foi bastante positivo, tanto no mercado nacional quanto globalmente. No Brasil, com a retomada da demanda por barcos de apoio marítimo, crescimento constante na navegação interior e principalmente necessidade da renovação da frota da Transpetro, a fabricante registrou resultados importantes em 2025. "Foi seguramente o melhor ano da década. A demanda por navios novos, mais eficientes e tecnológicos trouxe bastante movimento para a indústria de maneira geral, apoiando ainda a reativação de estaleiros e entrada de novos armadores no Brasil", observa o gerente de vendas da Wärtsilä, Genil Mazza.

Ele destaca que a Wärtsilä conseguiu se consolidar como principal fornecedor de motores para empurradores fluviais no Arco Norte e na hidrovia dos rios Paraná/Paraguai. Ele cita os projetos de dois empurradores da Amaggi, quatro empurradores para a LHG Mining, do grupo J&F, e um empurrador para a Unitapajós. A Wärtsilä também foi selecionada para o projeto dos OSRVs (combate a derramamento de óleo) que foram contratos com a CMM Offshore.

Mazza aponta que os segmentos com maiores possibilidades no Brasil seguem sendo mercante e offshore, porém a navegação interior continua trazendo muitas oportunidades, impulsionada especialmente pela necessidade de escoamento dos grãos pelo Arco Norte.



Ele acrescenta que a demanda por serviços de manutenção é crescente, seja por manutenção preventiva e atualização de sistemas, seja por reparos para recuperar equipamentos avariados por manutenção e operação indevida.

A Rolls Royce Solutions America faz um balanço bastante positivo de 2025, com a retomada do setor offshore trazendo contratos relevantes no segmento de PSVs, consolidando a posição da empresa nesse mercado. “Paralelamente, acompanhamos a chegada ao Brasil de diversas plataformas construídas na Ásia já equipadas com motores MTU, o que amplia nossa base instalada no país e reforça a presença da marca em projetos estratégicos de óleo e gás”, destaca o gerente de vendas da Rolls-Royce Solutions para o setor marítimo na América Latina, Rodrigo Miranda.

Ele acrescenta que a demanda por serviços em motores cresceu de forma expressiva em 2025, consequência direta da expansão da base instalada nos últimos anos. Considera que, à medida que as embarcações entram em operação, cresce naturalmente a demanda por manutenção, peças e suporte técnico. “É um ciclo saudável — e nosso foco tem sido fortalecer essa capacidade de suporte para garantir alta disponibilidade e confiabilidade aos operadores ao longo de todo o ciclo de vida dos equipamentos”, ressalta Miranda.

Ele percebe que, no ano passado, o ambiente ficou visivelmente mais ativo, com estaleiros e operadores retomando discussões sobre novas construções. “O movimento vai além do offshore — rebocadores e navegação interior também apresentaram aumento de consultas. Tudo indica um ciclo de renovação e expansão de frota que deve gerar oportunidades relevantes para fabricantes de equipamentos nos próximos anos”, celebra Miranda.

Os segmentos da navegação com maior possibilidade de negócios para a Rolls-Royce estão ligados ao offshore — embarcações de apoio e plataformas — e rebocadores portuários. Até 2028, somando todos esses segmentos, a empresa deve ultrapassar a marca de 300 motores da série 4000 em operação no Brasil.

Para a Sotreq, as vendas do ano passado reforçam o crescimento do mercado e dão ótimos indicativos para 2026. A representante Caterpillar informa que fechou importantes projetos nos segmentos portuário e fluvial, o que reforça a capacidade e presença da empresa em diferentes segmentos. “Houve crescimento e principalmente a indicação de que teremos novos projetos para os próximos anos”, projeta a Sotreq.

A empresa enxerga que o aquecimento do mercado não está atrelado estritamente à demanda da Petrobras. “Além do crescimento da frota de rebocadores, mercado no qual a Caterpillar é muito forte, estamos vendo o crescimento do transporte hidroviário em diferentes corredores, o que demanda novas construções e novos motores”, destaca. A Sotreq frisa que a linha de equipamentos atende diferentes segmentos do mercado marítimo.

O maior mercado atendido pela Scania é o de transporte de passageiros e de cargas em hidrovias, que registrou um crescimento de 60% para a empresa em 2025. “Creditamos esse crescimento ao transporte de cargas motivado pela realização da COP30, em Belém (PA). As principais vendas da Scania no ano passado foram, justamente, para a região Norte do país”, salienta o gerente de vendas de soluções de potência da Scania Operações Comerciais Brasil, Rafael Bilmayer Ferreira.

Os segmentos da navegação com mais possibilidade de negócios para a empresa são, principalmente, o de transporte de passageiros na região Norte e o de empurradores de carga nas hidrovias das regiões Sudeste e Sul. Já a demanda por serviços não cresceu, na percepção da Scania.

Para a companhia, a razão desse cenário foi a renovação da frota, com substituição de equipamentos ao invés da manutenção. Em contrapartida, houve a constatação de aquecimento quanto às consultas para novos projetos no mercado de motores. “Já percebemos um aumento nas consultas de nossas equipes comerciais. Porém, neste momento são apenas consultas, sem um escopo mais definido de decisão de compra”, analisa Ferreira.



Com cenário bastante competitivo, a Pesa Catarinense relata que 2025 ficou aquém dos anos anteriores em termos de vendas de equipamentos. “Participamos de várias oportunidades em 2025. Com o mercado competitivo e aquecido, as disputas por menor preço atingiram patamares impraticáveis. Diferente de outros anos, não consolidamos boas oportunidades em 2025”, conta o diretor comercial do segmento marítimo da Pesa, Edmundo Bittencourt Neto.

Por outro lado, ele relata que as demandas por serviços e peças estiveram muito aquecidas. “Tivemos um ano excepcional, além de todas as nossas expectativas. 2026 será outro ano promissor, com uma quantidade enorme de docagens e manutenções em grandes quantidades. Muito superior, comparado aos últimos cinco anos”, projeta o diretor da Pesa.

Bittencourt verifica que existem muitas consultas e ótimas perspectivas para 2026 e 2027 para venda de motores de propulsão e grupos geradores auxiliares. Ele explica que as atuações no apoio offshore e no apoio portuário demandam muito da equipe, que também atende os segmentos de navegação interior e lazer. “O mais desafiador é a concorrência interna e externa. Neste mercado vem em primeiro lugar o preço. Em segundo, a disponibilidade e, em terceiro, o suporte de pós-vendas”, pontua Bittencourt.

A Yanmar faz uma avaliação bastante positiva, após apurar crescimento de 73% em faturamento e 67% em unidades vendidas no último ano. As principais vendas continuam de empurradores para o transporte de carga geral, lanchas de passageiros e apoio portuário, praticagem e embarcações de transporte misto, como ferries de carga e passageiros.

A divisão da América do Sul da Yanmar realiza serviços pontuais e trabalha com uma rede de revendas e oficinas autorizadas. “Tanto os serviços pontuais que fazemos quanto os dos revendedores/oficinas autorizados, todos tiveram aumento na demanda em relação a 2024”, relata o gerente da filial de Manaus (AM) da Yanmar South America, Igor Cabral. O executivo acrescenta que o volume de consultas aumentou bastante, principalmente para os motores de média rotação.

Os segmentos da navegação com mais possibilidade de negócios para a Yanmar hoje são: cabotagem, empurradores fluviais, rebocadores portuários, lanchas de transporte de passageiros, lanchas de praticagem e navios/ferries de transporte misto (carga e passageiros). Em relação às exigências mais desafiadoras para os fornecedores de motores, Cabral aponta os prazos de entrega mais enxutos.

Em 2025, o desempenho da Cummins Brasil no mercado de motores marítimos refletiu dinâmicas regionais, com destaque para forte crescimento no Norte do país. Na região, a operação conduzida pela Noroeste Máquinas e Equipamentos registrou crescimento superior a 50% nas vendas de motores marítimos em comparação a 2024. “O resultado foi impulsionado pelo aumento da movimentação portuária, especialmente no escoamento de grãos e cargas em contêiner, além da construção e retrofit de embarcações de carga”, afirma o gerente de pós-venda da Noroeste, Bruno Rocha.

Entre os principais fornecimentos realizados destaque para os motores de propulsão como o NTA855 (400 HP) e os modelos da Série K (600 a 1200 HP). No segmento de motores auxiliares, tiveram forte demanda as famílias B (120 a 200 HP), QSB, QSL, além de grupos geradores marítimos embarcados.

Na área atendida pela Distribuidora Cummins Minas Ltda. (DCML Solutions), o crescimento foi de dois dígitos em 2025, puxado principalmente pelo transporte fluvial de cargas e pelo dinamismo do agronegócio, que demandou novas embarcações e modernização da frota existente, segundo Horácio Júnior, diretor da unidade de negócios. A DCML atua em Minas Gerais, Pará, Amapá e Maranhão.

Nas regiões atendidas pela DCB – Distribuidora Cummins Brasil (operação própria da Cummins), 2025 foi marcado por fornecimentos específicos de alta potência, como motores da linha QSK, destinados a aplicações estratégicas no segmento marítimo. Ao longo do ano, a operação concentrou seus esforços no fortalecimento da base instalada, com expansão do atendimento técnico 24 horas, sete dias por



semana, maior presença de equipes especializadas embarcadas e ampliação da oferta de peças e serviços.

“Esse posicionamento contribuiu para que 2025 fosse o ano de maior faturamento da história dos 36 anos da DCB, reforçando a robustez da operação e o foco na confiabilidade operacional e na satisfação dos clientes”, celebra a gerente de vendas de motores da Distribuidora Cummins Brasil, Andressa Camargo. A DCB é responsável pela costa litorânea, de Sergipe a São Paulo.

Na visão da maioria das empresas, as ambições da Organização Marítima Internacional (IMO) para descarbonizar a indústria marítima trouxeram muitos desafios e também muitas oportunidades. Mazza afirma que a Wärtsilä segue liderando iniciativas de eficiência energética para atender todos os armadores, com soluções desde upgrades de equipamentos e retrofits de embarcações quanto soluções de captura de carbono, eletrificação e principalmente conversão para combustíveis alternativos como etanol, metanol e amônia. Sempre de acordo com as regulamentações e possibilidades de cada operador e do país em que opera, buscando o equilíbrio entre custo e performance.

A gestão do ciclo de vida tem destaque por conta do interesse crescente por contratos de longo prazo que trazem benefícios para os clientes, contribuindo para operações mais confiáveis, mais econômicas e alinhadas com objetivos ESG (boas práticas socioambientais e de governança). Nesses contratos, são usadas tecnologia de monitoramento dos equipamentos e análise de dados com uso de IA, além da tradicional análise de especialistas que, somados ao suporte técnico remoto, permitem a extensão dos ciclos de manutenção, suportando o planejamento da manutenção e a tomada de decisão, e evitando falhas catastróficas.

O gerente de vendas da Wärtsilä entende que, num cenário com tantas possibilidades, a exigência mais desafiadora para os fabricantes de motores é saber para onde direcionar os recursos de pesquisa e desenvolvimento. “Apostamos na pluralidade de soluções para reduzir ou zerar emissões. Em 2025, começamos a colher no Brasil os resultados de uma aposta feita lá atrás que era trazer o etanol, que produzimos em larga escala no Brasil, para o debate global e consolidá-lo com combustível marítimo”, elenca Mazza.

Ferreira, da Scania, considera que, em alinhamento com as demandas dos embarcadores, o maior desafio é a redução de emissões de gases de efeito estufa. Ele diz que a Scania investiu no desenvolvimento de sistemas de injeção aptos para utilização de 100% de biodiesel nos seus motores marítimos. Na avaliação da empresa, o aprimoramento da injeção eletrônica com o objetivo de otimizar a queima de combustível fóssil foi a maior evolução em 2025 e, conseqüentemente, resultou na diminuição de emissões.

O gerente de vendas ressalta que, impulsionados pelo alto custo dos combustíveis no território nacional, a Scania percebeu que os clientes começaram a valorizar, cada vez mais, as novas tecnologias em razão de proporcionar uma combustão mais eficiente e, por este motivo, garantir um menor consumo de combustível. “Na hora do uso do equipamento, essa evolução também trouxe a possibilidade de utilização de 100% de biodiesel ou qualquer concentração entre diesel e biodiesel, sem nenhuma alteração na performance do motor”, destaca Ferreira.

Na visão da Sotreq, a busca pela redução de emissão de CO<sub>2</sub>e (dióxido de carbono equivalente) tem sido o maior desafio para os fabricantes. A empresa destaca que a Caterpillar tem investido significativamente nisso e que a nova geração de motores 3500 é capaz de utilizar etanol e metanol como combustível, além de biodiesel e HVO (Óleo Vegetal Hidrotratado).

Como mais eficiência na operação e manutenção da performance dos motores contribui para redução de emissões, a Sotreq desenvolveu um sistema de monitoramento da operação e manutenção de toda a embarcação. Especificamente para motores, o ‘3S – Sotreq Safe Source’ possibilita a identificação oportuna de redução de consumo de combustível e falhas, de maneira preditiva.



A Sotreq afirma que vem realizando diversos estudos de como utilizar motores e baterias, por exemplo, em uma solução híbrida buscando o menor custo operacional (Opex). A avaliação da empresa é que o maior desafio é integrar todos estes sistemas de maneira que a solução seja realmente eficiente. “A Caterpillar possui um escopo bem amplo para este tipo de aplicação, tendo inclusive baterias no seu portfólio. Através de um sistema inteligente (Supervisory Controls), conseguimos monitorar e definir qual a melhor maneira de utilização dos equipamentos para que a eficiência seja maximizada”, destaca a Sotreq.

A Pesa reforça que a Caterpillar vem trabalhando fortemente e rapidamente para disponibilizar soluções para utilização de combustíveis alternativos, como o metanol e o etanol. “Sabemos que no Brasil o etanol é o foco, pela disponibilidade e facilidade para abastecimento”, salienta Bittencourt. O gerente da Yanmar em Manaus também vê no desenvolvimento para novos combustíveis, como metanol e hidrogênio, a maior evolução em termos de tecnologia para motores no último ano.

A Cummins entende que a demanda por serviços no mercado marítimo brasileiro manteve trajetória de fortalecimento em 2025, com destaque para projetos de retrofit, manutenção preventiva e ampliação da vida útil da frota instalada. “Nas regiões atendidas pela DCML Solutions, o crescimento das vendas de motores novos foi acompanhado pelo aumento de projetos de repotenciamento e retrofit, com substituição de motores de menor rendimento por soluções mais eficientes e com menor custo de manutenção”, diz Horácio Júnior. Esse movimento, segundo ele, impulsionou também a demanda por peças genuínas e serviços técnicos especializados.

Na região Norte, sob responsabilidade da Noroeste, a Cummins verificou crescimento consistente na procura por manutenção preventiva, corretiva e suporte técnico embarcado. “O papel estratégico da malha hidroviária na logística nacional tem elevado a exigência por disponibilidade operacional das embarcações, ampliando a demanda por contratos de serviço, upgrades e pronta resposta técnica”, reforça Bruno Rocha. O gerente de pós-venda acrescenta que, para acompanhar esse cenário, a operação vem ampliando estrutura, estoque de peças genuínas e capacitação técnica.

Já nas regiões atendidas pela Distribuidora Cummins Brasil, o último ano foi marcado por avanço relevante no fornecimento de peças, reforçando a estratégia de proximidade com a base instalada. “A operação ampliou a cobertura técnica, com atendimento 24x7 e maior presença de equipes especializadas, consolidando o pós-venda como pilar estratégico da atuação marítima”, destaca Andressa Camargo, da DCB.

Ela observa que, de forma geral, o mercado tem priorizado previsibilidade de manutenção, redução de tempo de parada e aumento da eficiência operacional, favorecendo soluções integradas que combinam motores, peças genuínas e serviços especializados ao longo de todo o ciclo de vida do equipamento.

A Cummins Brasil considera que as novas contratações no setor naval, incluindo iniciativas relacionadas ao Sistema Petrobras, contribuíram para um ambiente mais dinâmico de consultas e análises técnicas ao longo de 2025. Na região Norte, a fabricante observa crescimento nas consultas para novos projetos e iniciativas de repotenciamento. “A operação conduzida pela Noroeste registrou aumento superior a 10% nas consultas para novos fornecimentos e substituição de sistemas de propulsão por motorização Cummins, indicando perspectiva positiva para os próximos ciclos de investimento”, diz Rocha.

Na área atendida pela DCML Solutions, embora ainda não haja reflexo direto nas vendas associadas especificamente ao Sistema Petrobras, a empresa verifica aumento relevante nas consultas e estudos técnicos para novas embarcações, upgrades e conversões. “Antecipando esse movimento, a operação vem reforçando estoques de motores de alta potência no Brasil e estruturando sua rede para atender à demanda potencial”, aponta Horácio Júnior.

Já nas regiões sob responsabilidade da DCB também houve crescimento nas consultas técnicas e análises de viabilidade para novos projetos. “Esse movimento demonstra que o mercado está em fase



ativa de planejamento e estruturação de investimentos, o que tende a se refletir gradualmente em novos fornecimentos nos próximos ciclos”, aponta Andressa.

O portfólio da Cummins abrange motores marítimos que vão de 150 hp a 4.200 hp. De forma geral, a percepção da Cummins é de um mercado em retomada estruturada, com estaleiros fortalecidos, renovação de frota em pauta e maior busca por soluções de alta confiabilidade, eficiência operacional e suporte técnico de longo prazo. O grupo entende que os segmentos com maior potencial de negócios no mercado marítimo brasileiro atualmente estão diretamente ligados à logística de carga e à cadeia de suprimentos estratégica do país.

A Cummins também vê o transporte hidroviário de grãos como principal vetor de crescimento, impulsionado pelo avanço do agronegócio e pela necessidade de mais eficiência no escoamento da produção. Em paralelo, há forte potencial nas embarcações voltadas ao transporte de combustíveis, cargas gerais e abastecimento da Zona Franca, especialmente na região Norte.

No segmento fluvial, a Cummins verifica ainda empurradores e rebocadores, essenciais para operações de carga em rios e hidrovias, além de embarcações do tipo VSF (Veículos de Suprimento Fluvial). No ambiente marítimo e offshore, o grupo observa potencial consistente, com demanda para embarcações de apoio, mergulho e manuseio de âncoras, especialmente em projetos associados à renovação de frota e modernização operacional.

Já o segmento recreacional também permanece ativo em determinadas regiões, impulsionado por nichos específicos de mercado. A Cummins avalia que, de forma geral, os segmentos com mais perspectiva de crescimento são aqueles que exigem alta confiabilidade, disponibilidade operacional e eficiência energética — atributos que favorecem soluções de motorização, repotenciamento e suporte técnico integrado ao longo do ciclo de vida das embarcações.

A Cummins Brasil aponta que, no último ano, a evolução tecnológica no segmento marítimo esteve fortemente associada a três pilares principais: eficiência energética, controle eletrônico avançado e transição para combustíveis de menor impacto ambiental. A empresa afirma que vem ampliando investimentos em plataformas de alta eficiência, com motores que combinam menor consumo específico de combustível, maior densidade de potência e intervalos de manutenção otimizados — fatores que impactam diretamente o custo total de operação (TCO) das embarcações.

Outro avanço relevante, segundo a Cummins, é a crescente incorporação de sistemas eletrônicos embarcados, ampliando o controle operacional, o monitoramento de performance e a confiabilidade dos equipamentos. A análise da empresa é que, mesmo em regiões onde ainda há predominância de motores mecânicos, observa-se avanço gradual na adoção de soluções eletrônicas, que permitem mais previsibilidade de manutenção e melhor gestão da frota.

Em paralelo, o mercado acompanha a agenda global de descarbonização, com evolução em tecnologias dual fuel, sistemas híbridos e maior diversificação de combustíveis, incluindo biocombustíveis e gás natural. Para a Cummins, essas iniciativas reforçam o compromisso do setor com redução de emissões, eficiência energética e alinhamento às regulamentações ambientais nacionais e internacionais.

A Cummins constata que os projetos mais recentes de embarcações trazem desafios para os fornecedores de motores cada vez mais relacionados à combinação entre eficiência energética, conformidade regulatória e suporte operacional de longo prazo. Armadores e estaleiros exigem motores com menor consumo de combustível, maior densidade de potência e vida útil ampliada, além de conformidade com as regulamentações ambientais vigentes no Brasil e em mercados internacionais.

A leitura da Cummins é que eficiência operacional deixou de ser diferencial e passou a ser requisito básico. Outro ponto crítico, na visão da empresa, é a estrutura de pós-venda. A disponibilidade imediata de peças, a agilidade logística e o suporte técnico especializado são fatores decisivos na escolha da motorização. Em operações onde o tempo de parada impacta diretamente a rentabilidade,

o fornecedor precisa oferecer não apenas o equipamento, mas um ecossistema robusto de atendimento e suporte contínuo.

A Cummins também observa maior sensibilidade a custo em determinados segmentos, especialmente nas faixas de menor potência. Nesse cenário, o entendimento é que fornecedores precisam equilibrar competitividade com confiabilidade e suporte técnico — atributos que impactam diretamente o custo total de propriedade (TCO) ao longo do ciclo de vida da embarcação.

Para a Rolls-Royce, o principal desafio é a transição energética, que hoje não tem uma 'resposta única'. Miranda lembra que, dependendo da aplicação, fala-se em metanol, etanol, amônia, GNL, hidrogênio e sistemas híbridos. "Não existe bala de prata. Cada combustível traz suas próprias demandas em termos de infraestrutura, segurança, custo e disponibilidade", analisa Miranda.

Ele chama a atenção que no Brasil o etanol surge como alternativa interessante pela experiência do país e pela disponibilidade do insumo. O ponto central, no entanto, é que cada rota tecnológica exige investimentos pesados em desenvolvimento, certificação e cadeia de fornecimento. Além disso, a grande decisão estratégica para toda a indústria é antecipar o momento em que cada mudança de fato se consolidará. "Antecipar demais é desperdício. Atrasar é perda de posição. O timing é tão estratégico quanto a tecnologia em si", indaga Miranda.

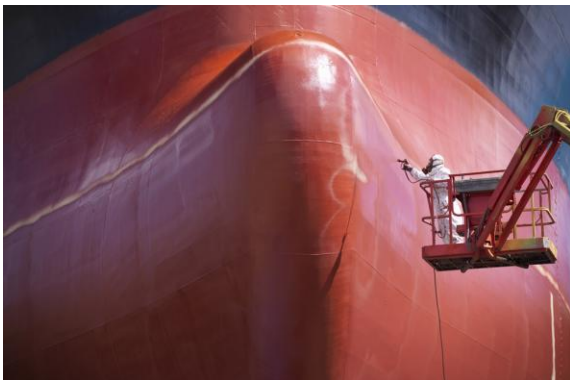
O gerente observa que, nos últimos anos, os avanços mais relevantes estão no controle de emissões e no aumento da vida útil dos equipamentos. "Os motores MTU atingem hoje os níveis mais rigorosos de emissões exigidos pelo setor, sem abrir mão de desempenho e confiabilidade. Ao mesmo tempo, conseguimos aumentar substancialmente a vida útil dos componentes — resultando em intervalos de manutenção mais longos e menor custo operacional para o armador", destaca Miranda.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2026*

## **TINTAS QUE MELHORAM DESEMPENHO DE EMBARCAÇÕES, REDUZEM EMISSÕES E DANOS AO MEIO AMBIENTE AQUAVIÁRIO SÃO APOSTAS**

*Por Nelson Moreira Indústria naval 10/04/2026 - 18:49*



As exigências da Organização Marítima Internacional (IMO), a agência da Organização das Nações Unidas responsável pela segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica causada por navios, para reduzir as emissões de gases do efeito estufa até eliminá-las a partir de 2050 estão levando armadores de todo o mundo a buscarem, cada vez mais, soluções que melhorem seu desempenho.

E essa busca envolve todos os fatores que influenciam na operação das embarcações, da construção à navegação, incluindo a manutenção e o uso de combustíveis sustentáveis e de outros produtos que melhorem a operação, diminuam o consumo e, em consequência, o lançamento de poluentes no ambiente.

Um dos segmentos que têm investido em desenvolvimento de soluções que permitam contribuir para que as empresas de navegação atinjam as metas estabelecidas pela IMO é o de tintas destinadas a embarcações e estruturas marítimas. A oferta de produtos menos poluentes, que aumentem a eficiência e reduzam o consumo é visto como diferencial na concorrência por clientes nos mercados naval e marítimo internacionais. Atender às necessidades das armadoras para reduzir emissões é visto como fundamental para ampliar vendas.

Um exemplo recente com esse objetivo envolvendo armadora brasileira é o do contrato firmado entre a empresa de navegação Norsul, que opera na cabotagem e no longo curso, com a fabricante de



tintas, revestimentos e materiais especiais PPG, anunciado em novembro de 2025, para aplicar no navio Babitonga Bay o PPG Sigmaglilide 2390. O revestimento antiaderente foi desenvolvido não só para melhorar o desempenho das embarcações, mas também para evitar o acúmulo de organismos marinhos nos cascos, como cracas e mexilhões.

Pelo que foi estabelecido no acordo, o serviço será feito no estaleiro Gemak, na Turquia, e a Norsul será a primeira empresa da América Latina a usar pintura eletrostática anti-incrustante sem biocidas na parte submersa do casco de navio de carga. Segundo a empresa, o revestimento tem superfície ultralisa e propriedades antiaderentes que reduzem as emissões de gases de efeito estufa, o consumo de combustível e o impacto ambiental.

Além disso, ele foi desenvolvido para impedir a bioincrustação, que é o acúmulo de organismos marinhos nas partes submersas das embarcações. O produto evita que quando entrar em contato com a água provoque atrito, aumente o consumo de combustível e acelere a corrosão, reduzindo a eficiência operacional e impactando em mais custos de manutenção, além de emissão de gases por causa do esforço dos motores.

De acordo com a armadora e a fabricante de tintas, o revestimento PPG Sigmaglilide 2390, à base de silicone, deixa a superfície extremamente lisa e, assim, organismos marinhos não conseguem se prender ao casco. Com a redução do atrito com a água, é preciso menos esforço do motor e, conseqüentemente, menos consumo de combustível para atingir a velocidade desejada para a embarcação.

Ainda segundo a Norsul, estudos na International Towing Tank Conference (ITTC) revelaram que o uso do produto pode cortar em até 35% as emissões de CO2 e em até 20% a potência necessária para navegação, em comparação com outros anti-incrustantes, e prolongar por mais 10 anos a durabilidade do casco.

A PPG confirmou a importância que dá ao segmento, informando que tem se destacado nesse segmento por combinar desempenho técnico com compromisso ambiental. Segundo Sérgio Nascimento, gerente de Negócios da Latam Marine, do mesmo grupo empresarial, a companhia tem identificado demanda muito grande por produtos à base de silicone, tanto para novas construções como para renovações programadas de navios já em operação. E oferece opções para atender as exigências da Organização Marítima Internacional (IMO), incluindo revestimentos que mantêm o casco das embarcações limpo por mais tempo, reduzindo o arrasto hidrodinâmico, o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de CO2.

Ele explicou que a PPG desenvolve há mais de 30 anos a linha PPG Sigmaglilide, na qual está incluído o revestimento usado na embarcação da Norsul, o PPG Sigmaglilide 2390, elaborado com tecnologia própria nos laboratórios do grupo e que foi apresentado ao mercado das Américas, do Norte, Central e do Sul, durante a 19ª Navalshore, Feira e Conferência da Indústria Marítima, que foi realizada no Rio de Janeiro de 19 a 21 de agosto de 2025. “Essa inovação permite que o revestimento se modifique ao entrar em contato com a água, criando uma superfície superlisa e quase sem fricção, à qual os organismos marinhos não aderem”, explicou.

Nascimento argumentou que, comparado a revestimentos anti-incrustantes tradicionais, o produto da PPG pode oferecer até 20% de economia de energia, perda de velocidade inferior a 1% e até 35% de redução nas emissões de CO2. Além disso, disse que, como usa a aplicação eletrostática do revestimento, incluída no contrato com a Norsul, reduz em até 40% o excesso de pulverização em relação à aplicação usual.

Ele ressaltou ainda que o uso da técnica de pintura eletrostática reduz o volume de tinta usada em cada aplicação e, conseqüentemente, o custo final para o armador ou estaleiro que contrata os serviços. “Cada tinta, na hora da aplicação, tem perda média de 30%. Com a técnica eletrostática, a perda cai para 15%”, informou.



O executivo explicou que, para que seja feita a pintura eletrostática, é preciso o uso de um modelo específico de pistola, que é enviada pela PPG para o estaleiro ou para outro lugar no qual a embarcação ou estrutura a ser pintada esteja. E que, para garantir que o resultado alcançado seja o esperado, a empresa treina a equipe que será responsável pela aplicação do revestimento.

Ele garantiu também que os estaleiros brasileiros estão preparados para aplicar o revestimento de silicone ou qualquer outro tipo de tinta e que há expectativa de crescimento de demanda também por outras empresas que operam no Brasil ou optem por fazer no país paradas para manutenção e renovação da pintura. Por isso, informou, a PPG está comprando pistolas para trazer para sua filial no país.

Um dos motivos para a expectativa de aumento de demanda pelas tintas marítimas no Brasil, com destaque para as menos poluentes e que melhoram o desempenho dos navios, como no caso das que usam silicone, é o panorama de retomada das encomendas à indústria naval do país, principalmente com novas encomendas da Transpetro. A subsidiária da Petrobras exige o uso desse tipo de produto em navios que já estão encomendadas e nos que serão encomendados como parte de seu programa de renovação e ampliação da frota.

O gerente-executivo de Engenharia e Manutenção de Navios da Transpetro, Flávio Gabina, confirmou a exigência para as embarcações da frota. Segundo ele, a descarbonização do transporte marítimo é uma prioridade estratégica para a empresa, para tornar as embarcações cada vez mais eficientes e sustentáveis. “O uso de tintas especiais de última geração, que diminuem o atrito da embarcação com o mar e trazem ganhos ambientais e de desempenho, colabora com o atendimento às metas instituídas para o setor pela Organização Marítima Internacional”, explicou.

Gabina esclareceu que as tintas que serão aplicadas nos novos navios da Transpetro foram selecionadas para atender aos requisitos técnicos e regulatórios do setor marítimo. “Além de garantir proteção contra corrosão e durabilidade em ambientes severos, essas soluções incorporam tecnologias avançadas com foco em eficiência energética”, disse.

O gerente-executivo confirmou que uso de revestimentos de alta performance contribui para a redução do arrasto hidrodinâmico, permitindo que os navios operem com menor consumo de combustível e, conseqüentemente, menos emissões de gases de efeito estufa e, por isso, é exigido pela Transpetro. “Essa abordagem está alinhada às melhores práticas internacionais e às metas globais de sustentabilidade, assegurando embarcações mais eficientes, competitivas e ambientalmente responsáveis”, afirmou.

Ele informou ainda que todas as especificações mínimas de pintura para os navios foram detalhadas nos editais para licitações para novas contratações e que a empresa avalia que o mercado fornecedor dispõe de produtos que atendem a elas. Gabina explicou que a Transpetro fez avaliações prévias, mas que cabe aos estaleiros, em conjunto com os fornecedores de tintas, selecionar e indicar os produtos que mais bem atendam às especificações de cada edital.

Segundo ele, as tintas aprovadas para serem aplicadas nos novos navios foram projetadas para garantir não apenas conformidade com os requisitos técnicos e regulatórios, mas também trazer ganhos em eficiência energética. “Esses revestimentos contribuem para a redução do arrasto e do acúmulo de organismos marinhos, fatores que impactam diretamente o consumo de combustível e as emissões”, comentou.

A estimativa da subsidiária da Petrobras é de melhoria de pelo menos 20% nos indicadores de eficiência energética, respeitando as regras e os parâmetros estabelecidos por organismos reguladores internacionais. Gabina explicou que, após a entrada em operação das embarcações, a performance será monitorada para avaliar se os resultados atendem ou superam as metas estipuladas.

Outra fabricante de tintas para o setor naval e marítimo que mira na descarbonização das embarcações e no atendimento à demanda de revestimentos especiais e que reduzam emissões e



melhorem o desempenho é a AkzoNobel. Gustavo Gomes, gerente de especificação técnica e desenvolvimento de novos negócios para o mercado marítimo e Yacht da empresa, explicou que, para isso, ela conta com cerca de três mil cientistas em mais de 70 laboratórios no mundo, empenhados em desenvolver formulações de tintas que atendam às novas exigências.

Segundo ele, as pesquisas são feitas tanto em centros próprios como em parcerias com universidades, startups e fornecedores considerados estratégicos. Ele argumentou que, em relação à descarbonização e à sustentabilidade, a empresa tem como metas reduzir também as emissões em suas operações para 50% até 2030 e alcançar neutralidade de carbono até 2050. “Todas as fábricas da AkzoNobel na América Latina operam com energia 100% renovável e há projetos de reaproveitamento de resíduos industriais na formulação de tintas”, informou.

De acordo com o executivo, a busca pela descarbonização reflete no desenvolvimento de revestimentos marítimos mais eficientes e sustentáveis, formulados com matérias-primas de menor pegada de carbono e tecnologias que reduzem emissões. Gomes explicou que os produtos buscam oferecer melhor desempenho hidrodinâmico, proteção prolongada, mais eficiência energética das embarcações, menos consumo de combustível e de necessidades de intervenções de manutenção ao longo do ciclo de vida. “O resultado é um impacto ambiental significativamente menor, alinhado às metas globais de descarbonização do setor marítimo”, disse.

O gerente da AkzoNobel explicou ainda que as tintas são desenvolvidas para atender os diversos segmentos da navegação e são formuladas considerando tanto o perfil operacional da embarcação quanto as condições ambientais em que será usada. Por isso, esclareceu, são avaliados fatores como velocidade média, tempo de operação, rota, presença de organismos incrustantes, condições do ambiente de operação e requisitos para a proteção anticorrosiva. “Cada sistema de pintura pode ser otimizado para garantir melhor desempenho, durabilidade, controle de bioincrustação e eficiência energética conforme o cenário de operação da embarcação”, disse.

Gomes explicou ainda que, no caso da AkzoNobel, a maior demanda por tintas de alto desempenho vem sobretudo de empresas de longo curso, de passageiros e de apoio offshore, porque são segmentos que operam em condições severas e estão cada vez mais pressionadas a cumprir as normas da IMO. “Esses fatores tornam essenciais revestimentos tecnológicos, de maior desempenho e menor impacto ambiental”, disse.

Ele destacou que as fornecedoras de tintas para o segmento marítimo e de navegação interior têm sido demandadas também e cada vez mais a desenvolverem produtos que ofereçam altíssima resistência à corrosão marinha, inclusive para obras mortas [acima da linha d’água] e conveses. Nesses casos, a preocupação é evitar a abrasão e os efeitos de intempéries que podem desgastar todo o casco das embarcações, além das áreas submersas e que a busca é por aplicações que assegurem a segurança e vida das embarcações.

O gerente ressaltou que, no Brasil, a retomada consistente de projetos de construção naval tem impulsionado as encomendas de tintas de alto desempenho, incluindo para barcas e empurradores para navegação interior, cujas embarcações demandam sistemas anticorrosivos e revestimentos específicos para operação em água doce. Já no segmento marítimo, o crescimento do mercado de óleo e gás, liderado pela Petrobras, com os navios de apoio offshore, além de tanqueiros e gaseiros, também exige sistemas avançados de proteção para cascos, tanques e topsides. Todos esses fatos, informou, vêm aumentando a procura por revestimentos de alta performance.

Esse aquecimento, segundo ele, cria para as fabricantes de tintas os desafios da pressão por custos competitivos, a necessidade crescente de atender a requisitos ambientais mais rígidos e a limitação da capacidade produtiva e logística dos estaleiros, que operam em ritmo acelerado devido ao aumento recente das encomendas, além da escassez de mão de obra especializada em funções técnicas específicas, especialmente na aplicação de revestimentos avançados.

Por isso e mesmo que reconheça que muitos estaleiros contam com equipes qualificadas para a aplicação desses sistemas, ele considera que, para o cumprimento rigoroso das especificações



técnicas, o suporte do fabricante é essencial. “Contamos sempre com nossos assistentes técnicos acompanhando as docagens, orientando o estaleiro ou o armador, verificando as condições de aplicação e garantindo que todas as etapas sejam executadas para assegurar o desempenho final esperado do revestimento”.

A oferta de serviço técnico especializado para garantir que as tintas e revestimentos sejam usados corretamente e garantam o desempenho ideal é preocupação também da Jotun. A fabricante atua no setor marítimo e também produz tintas em nível global para uso em equipamentos industriais e tubulações, projetos decorativos e as em pó para uso doméstico. Mas no Brasil está presente apenas nos setores industrial e marítimo.

Fabiano Aguiar, diretor de Vendas do grupo no Brasil, explicou que é cada vez maior a procura por tintas e revestimentos de alta tecnologia que garantam melhor desempenho dos navios, com redução de consumo de combustíveis e de emissões e ganhos de receita. E, para assegurar que os produtos da Jotun sejam aplicados corretamente e ofereçam todas as vantagens potenciais, a empresa acompanha todo o processo presencialmente.

Segundo ele, equipes especializadas da Jotun oferecem toda a assistência necessária, desde a primeira etapa, que é a apresentação do processo de pintura, de acordo com a necessidade de cada embarcação ou estrutura, ao treinamento nos estaleiros. Além disso, equipes da empresa acompanham todo o processo de aplicação, orientando sobre qual deve ser a melhor maneira e, também, registrando em relatórios quando as orientações não são completamente seguidas para avaliação de futuros reflexos no desempenho dos navios.

Aguiar explicou que o transporte marítimo mundial é responsável por 3% das emissões de carbono do mundo e que, para atender às exigências da IMO e às necessidades das empresas, a Jotun também investe em pesquisas de soluções para o segmento aquaviário. Segundo ele, a empresa oferece produtos da linha Clean Shipping Commitment, que contribuem para a descarbonização da frota marítima mundial e ainda para evitar a transferências de uma região para outra onde operam as embarcações de organismos que possam causar danos ao ambiente. “As soluções Jotun contribuirão para reduzir dois grandes desafios ambientais interligados na indústria: gases de efeito estufa e transferência de espécies invasoras por meio de bioincrustação”, garantiu.

Ele também lembrou que o acúmulo de incrustações ao longo do tempo leva à queda significativa no desempenho dos barcos e ao aumento do consumo de combustível e da pegada ambiental. Por isso, a empresa investe cada vez mais em tintas mais eficientes para o uso no fundo de embarcações, além de oferecer serviço técnico especializado, análise contínua da performance e garantias baseadas nos resultados apurados.

A Jotun conta com mais de 400 especialistas do setor químico trabalhando em pesquisas para chegar a formulações que melhorem a eficiência de seus produtos. As pesquisas, explicou Fabiano Aguiar, são feitas no laboratório principal da empresa, na Noruega, e em mais nove regionais, em outros países.

De acordo com o diretor de Vendas, uma das principais estratégias da fabricante de tintas é a abordagem diferenciada para chegar a soluções que atendam a segmentos diferentes do transporte aquaviário, avaliando, para cada modal, o percentual de atividade e o perfil operacional das embarcações para a correta especificação para cada caso específico. Isso inclui, disse ele, a escolha de fornecedores dos insumos e o desenvolvimento de tecnologias para atender a demandas locais.

Aguiar explicou que a empresa vem registrando aumento crescente, no Brasil e no exterior, de demanda por tintas e outros revestimentos de alto desempenho, que estimou em 25% ao ano e que vê como tendência que será mantida e não apenas para as novas construções, mas também para os casos de renovação da pintura. Segundo ele, o fornecimento de produtos para uso em docagens de manutenção representa boa parte do faturamento da Jotun no setor marítimo, com boas perspectivas. “Temos boa previsibilidade para os próximos anos”, disse.



A preocupação com o desenvolvimento de soluções mais eficientes para o setor aquaviário e a disputa pela crescente demanda do mercado por tintas e revestimentos mais eficientes na melhoria do desempenho das embarcações é manifestada também pelas Hempel, empresa que atende a clientes em várias partes do mundo. Segundo Tomas Yoshinaga, gerente de Negócios do grupo, esse é hoje o principal foco da empresa, por causa do aumento da procura decorrente da necessidade de atender às exigências de descarbonização.

Com esse objetivo, explicou ele, a fabricante desenvolve desde 2013 uma linha própria de produtos que aumentam o desempenho dos navios, reduzem emissão de gases e contribuem para que as empresas de navegação atendam às exigências da IMO: a Hempaguard, à base de silicone. “Nossa linha Hempaguard contribui para a economia contínua de combustível e a redução das emissões de CO2 para armadores e operadores em todo o mundo”, assegurou Yoshinaga.

Segundo ele, a Hempel busca desenvolver seus produtos a partir das necessidades específicas informadas por seus clientes, tanto para o momento atual como para o futuro. Yoshinaga informou que a empresa identificou que, cada vez mais, a descarbonização é prioridade para o setor marítimo e, por isso, a empresa vem investindo em pesquisas para chegar a produtos mais eficientes para reduzir emissões.

Para isso, conta com centros de pesquisa e desenvolvimento em várias partes do mundo, além de trabalhar em parceria com a Universidade Técnica da Dinamarca, país de origem da empresa. Neles, são feitos testes por equipes especializadas a partir do que foi identificado com as principais necessidades dos clientes, com foco, segundo Yoshinaga, em soluções que atendam a requisitos de negócios de cada um e a padrões locais e globais.

O gerente de Negócios disse que, num mercado cada vez mais competitivo em seu segmento e com demanda crescente por produtos que permitam às empresas do setor aquaviário cumprir as metas de descarbonização determinadas pela IMO, acredita que o sucesso da indústria de tintas e revestimentos será impulsionado por tecnologias inovadoras e de vanguarda. Por isso, explica, esse é o principal foco da Hempel para o segmento. “Trabalhamos para acelerar a descarbonização do transporte marítimo”, afirmou.

Yoshinaga explicou ainda que a parceria com os clientes inclui, como fazem outras empresas do setor, a oferta de treinamento, assistência técnica e acompanhamento de todo o processo de aplicação de tintas e revestimentos, para garantir que seja feito da forma mais correta, da lavagem dos cascos das embarcações à pintura, passando pela preparação das tintas e análise das condições de todos os setores do casco. Segundo ele, isso é fundamental para atingir o melhor rendimento possível, que pode levar a até 20% de economia de combustíveis.

Ele informou ainda que o cumprimento das normas estabelecidas é avaliado pela Hempel e que o resultado pode influenciar nas condições de garantia oferecidas pela empresa aos clientes porque, se o trabalho não for feito corretamente como determinado, o ganho de eficiência e de desempenho, tanto na redução do consumo de combustíveis como de emissões, pode não ser o previsto inicialmente. Há casos, informou, em que os técnicos identificam que, para a correta aplicação da tinta, seria preciso a raspagem das superfícies já com camadas muito espessas resultado de pinturas anteriores.

Yoshinaga disse que já houve casos em que o armador rejeitou as recomendações, alegando dificuldades de orçamento, e teve reduzida a garantia oferecida. Ele informou, no entanto, que isso é raro e não acontece quando se trata de uso de produtos mais avançados, como os à base de silicone, que são mais caros. “Normalmente, quando o armador opta pelo silicone, já escolhe um produto mais nobre e sabe que o gasto será compensado ao longo da operação da embarcação, com os ganhos de desempenho e redução do consumo e do alongamento do prazo para a manutenção”.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 10/04/2026**

### TERMINAIS INVESTEM EM PARQUE DE EQUIPAMENTOS PARA ATENDER ALTA DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA COM PRODUTIVIDADE

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 10/04/2026 - 18:49



O setor portuário vive um momento de compras e recebimento de novos equipamentos de movimentação. O aumento dos volumes que transitam nos principais terminais de contêineres e de carga geral, aliado à manutenção dos benefícios do Reporto, contribuiram para novas encomendas nos últimos anos. Fabricantes e distribuidores de guindastes, pórticos, empilhadeiras e outras máquinas de pátio consideram que 2025 foi bom para as vendas e relatam que, diante das consultas e projetos de expansão e modernização do parque de equipamentos, novos contratos devem ser firmados ao longo de 2026. Soluções eletrificadas já são realidade e

cada vez mais são implementadas nos Tecons.

A TFD (Terminal Full Dealer) avalia que 2025 foi um ano promissor que terminou com importantes conquistas. Os principais equipamentos demandados à TFD foram guindastes portuários móveis — MHCs (Mobile Harbour Cranes) e pórticos sobre pneus — RTGs (Rubber Tyred Gantry Cranes) da fabricante Konecranes. A representante forneceu 14 RTGs para a Portonave, em Navegantes (SC). “Essas unidades vendidas possuem uma tecnologia antibalço elétrica (EAS) e a novidade é que estão equipadas com baterias, garantindo uma operação Eco friendly”, ressalta o coordenador de vendas da TFD, Guilherme Gomes.

Ele ressalta o aumento da movimentação portuária e a alta demanda em segmentos como de contêineres nos últimos anos. A TFD também registrou novas vendas em Manaus (AM). “Os últimos 12 meses foram promissores e nossas expectativas foram superadas em termos de novos pedidos”, afirma Gomes.

Além dos MHCs e RTGs, a linha portuária da Konecranes engloba os pórticos sobre trilhos para contêineres (RMGs). Na avaliação da TFD, os segmentos de carga com melhores perspectivas para expansão e novas demandas por equipamentos são, respectivamente, granéis sólidos, contêineres e carga geral/projeto. “Estamos participando de algumas concorrências que acreditamos que ocorrerão no curto e no médio prazo”, comenta Gomes.

A Rimac também faz um balanço positivo de 2025, ano em que completou 30 anos no mercado. “Visitamos clientes de norte a sul do Brasil e na América Latina. Os resultados chegaram dentro de nossas expectativas e auxiliaram nosso planejamento para um ano de 2026 também forte”, conta o gerente comercial da Rimac, Matusalem da Silva.

A empresa observa, nos últimos anos, aumento do mercado de portos dedicados ao manuseio de contêineres, com grande potencial ainda a ser desenvolvido no Brasil. “Certamente esse aumento no manuseio de contêineres tem trazido um impacto positivo em nossa atuação, com novas oportunidades para equipamentos, serviços, partes e peças”, afirma Silva.

A Rimac verifica que, em muitos casos, o parque instalado de equipamentos já passa de 20 anos. Segundo Silva, a necessidade de manutenção ou ainda de substituição por novos equipamentos e tecnologias foi um dos destaques da atuação da empresa em 2025. “Pretendemos ampliar essas oportunidades em 2026, inclusive no fornecimento de portêineres (STS – Ship to Shore) e RTGs.

A avaliação da Rimac é que o mercado de manuseio de contêineres deve puxar a fila com valores mais expressivos de investimento, seja em projetos greenfield, alavancados por leilões, seja por investidores em áreas privadas que devem consolidar seus projetos ao longo de 2026. Contudo, Silva acredita que o mercado de manuseio de granéis deve dar sua colaboração com a ampliação em alguns portos, além da reforma ou a possível substituição de equipamentos.



O gerente comercial da Rimac diz que há boas perspectivas de compras para este ano, algumas que vêm amadurecendo desde o final de 2025. “Fechamos o ano com algumas propostas relevantes em andamento e estamos trabalhando nelas. Temos outras oportunidades distribuídas ao longo do ano e estamos com boas expectativas para se concretizarem ainda em 2026”, revela Silva.

As expectativas da Kalmar se confirmaram, apesar do ano de 2025 ter sido considerado mais desafiador, com um mercado menos ativo que 2024 e maior presença de concorrentes. “Nossa extensiva presença própria somada à capilaridade da Tracbel, nosso distribuidor autorizado, nos deu uma vantagem importante nesse cenário”, relata o vice-presidente da Kalmar na América Latina, Marcelo Gonçalves.

Ele percebe que muitos portos investiram em modernização e outros em expansão, o que contribuiu para abertura de oportunidades importantes para a Kalmar no Brasil. Segundo Gonçalves, os últimos quatro anos foram muito ativos e com crescimento considerável em todos os segmentos nos quais a empresa atua. Na avaliação da fabricante, o crescimento de 6,5% do fluxo de contêineres nos últimos anos puxa todos os outros modais de transporte.

“Temos visto um crescimento importante das atividades de retroárea, que também criam oportunidades interessantes. Além disso, novos leilões e a entrada da iniciativa privada estão criando novos terminais e trazendo mais otimismo ao setor. Também o acordo Mercosul-União Europeia — uma vez confirmado — deverá ser uma boa notícia para nosso setor de cargas”, elenca Gonçalves.

O VP da Kalmar na América Latina diz que o ano de 2026 começou com projetos interessantes, em todas as regiões do país e que a empresa vem participando de várias licitações no momento. Ele estima que a maioria delas deveria se concretizar depois ainda no primeiro trimestre, o que servirá como um termômetro importante de como será esse ano para o setor.

A Gavea Terminals expandiu a frota de equipamentos com a aquisição de guindastes, empilhadeiras, pás mecânicas, funis, grabs, baias e spreaders, diversificando a capacidade de movimentação de carga com maior eficiência. “Essa estrutura é sustentada por uma gestão estratégica, com monitoramento sistêmico de todo o parque para controle rigoroso de desempenho e manutenção. O resultado é uma operação de alta disponibilidade e total confiabilidade para nossos clientes”, avalia o diretor da Gavea Terminals, Allan Narciso Arimatea.

A empresa oferece soluções integradas em engenharia e operações marítimas e portuárias, com expertise em carga geral, graneis sólidos, veículos (Ro-Ro) e cargas de projeto. “No último período, intensificamos nossos investimentos em tecnologia e equipamentos, sempre com foco em ampliar nossa capacidade de atendimento e garantir o mais alto nível de desempenho”, destaca Arimatea.

Com suas subsidiárias, o grupo atende segmentos industriais através da Gavea Logística e conta com a expertise em comércio exterior da Gavea Trade para o setor de petróleo e gás, além de soluções sustentáveis, como créditos de carbono e tratamento de líquidos e efluentes via Gavea Green. “O grupo monitora continuamente o mercado para identificar tendências e oportunidades de crescimento. Priorizamos a inovação e a proatividade na análise de novos nichos, garantindo estrutura e expertise técnica para responder com agilidade às demandas emergentes e novos desafios do setor”, afirma Arimatea.

Um dos principais desafios para os equipamentos de movimentação portuária hoje é conciliar alta produtividade com menor consumo energético e redução de emissões, sem comprometer a confiabilidade e a disponibilidade operacional dos ativos. “Em equipamentos como RTGs, por exemplo, a eletrificação tem avançado rapidamente, porém muitos terminais ainda enfrentam limitações relacionadas à infraestrutura elétrica e aos picos de demanda energética gerados durante os ciclos de içamento”, explica Gomes, da TFD.

Nesse contexto, a indústria tem buscado soluções inteligentes de gestão de energia. Gomes destaca a abordagem adotada pela Konecranes em seus RTGs de nova geração, que utilizam sistemas de



baterias integradas ao equipamento. Nessas configurações, as baterias funcionam como a principal fonte de energia para os movimentos mais intensivos, enquanto a rede elétrica atua de forma complementar para recarga e estabilização do sistema.

Segundo Gomes, essa arquitetura traz duas vantagens importantes em relação aos modelos tradicionais que operam apenas com cable reel ou barramento: a eliminação dos picos de potência demandados da rede elétrica, que reduz a necessidade de reforços na infraestrutura do terminal, além de uma operação energeticamente mais eficiente, com melhor aproveitamento da energia regenerada durante os movimentos do equipamento.

“Como resultado, os terminais conseguem reduzir consumo energético, emissões e custos operacionais, mantendo elevados níveis de produtividade e confiabilidade — fatores que continuam sendo determinantes para a excelência operacional no ambiente portuário”, garante Gomes.

A Rimac atua em quatro diferentes áreas: portos; metalurgia; granéis e mineração. E logística que, em algum momento, cruza com uma operação portuária. No caso da operação portuária, a empresa fornece equipamentos para manuseio de contêineres e para operação (spreaders e over head frames).

Na área de granéis sólidos, os grabs para carga e descarga de granéis aumentaram a demanda à Rimac, reflexo da produção recorde de grãos. No setor de logística, a empresa destaca a atuação de estaleiros com equipamentos para manuseio de embarcações e também os jumbos autopropelidos para apoio ao mercado de petróleo e gás. No manuseio de carretéis de umbilicais, por exemplo, cada bobina pode chegar a 500 toneladas. “Para 2026, além da continuidade ao que temos desenvolvido, buscamos novas alternativas para nossos clientes e parceiros”, diz Silva.

Na visão da Rimac, a sociedade de forma geral vive um momento de transição, com cada vez mais tecnologia, mais controle, processamento e análise de dados, além de demanda por equipamentos com menos emissões de CO<sub>2</sub>. “Estamos em meio a uma transição onde ainda não há um limite para chegarmos, mas recente a introdução da IA (inteligência artificial) no meio operacional tem proporcionado a cada dia mais eficácia. Não estamos fora disso, nossa linha de equipamentos engloba as principais inovações no mercado com tecnologia de ponta”, analisa Silva.

Ele pondera que essas mudanças ocorrem dentro das necessidades de cada cliente que, em alguns casos, ainda têm o analógico com uma participação significativa. Segundo o gerente comercial, a Rimac tem buscando atender a todos dentro de suas necessidades e trazendo o que há de mais atualizado em otimização operacional. “Isso leva a uma demanda significativa de solicitações de retrofits e serviços. Em muitos casos a manutenção se mantém em um percentual elevado, mas a opção do cliente de absorver esse custo na operação acaba sendo a base da decisão e, por vezes, são postergados os investimentos em novos equipamentos.

O portfólio de produtos da Kalmar inclui reach stackers a diesel e elétricos, o Eco Reachstacker (Eco RSS), e equipamentos industriais com capacidades de até 150 toneladas. A fabricante também conta com máquinas para movimentação de contêineres vazios, de variadas alturas de empilhamento e capacidades, terminal tractors com diferentes níveis de tecnologia, além da linha de empilhadeiras, que vai de cinco a 85 toneladas, e dos straddle carriers, segmento que a empresa lidera na América Latina. Gonçalves explica que a maioria desses equipamentos pode ser oferecida nas versões diesel e elétrico.

O VP da Kalmar AL identifica um gap importante de mão de obra especializada nessa área, o que contribui para que a demanda por serviços seja significativa. A Tracbel, distribuidora da Kalmar no Brasil, conta com mais de 40 filiais em nível nacional e com técnicos treinados e assistidos pela equipe local de suporte ao produto da fabricante, com objetivo de dar essa capilaridade e estar próxima dos clientes com peças e serviços quando necessário.

Aliar consumo eficiente e redução de emissões à excelência operacional é um dos desafios técnicos e operacionais para os equipamentos de movimentação. Gonçalves, da Kalmar, acredita que esse



equilíbrio de forças, que às vezes parece contraditório, é totalmente possível com as tecnologias atuais. Ele explica que a Eco RSS é uma máquina a diesel, mas com um conceito inovador para aproveitamento de potência, que a permite operar a níveis superiores de performance de máquinas convencionais, mas com redução de consumo de combustível que pode chegar a 30%.

No caso das máquinas elétricas, Gonçalves considera importante ter clareza sobre as necessidades da operação e usar a tecnologia certa no caso das baterias, com um sistema de gerenciamento de desempenho avançado. “A Kalmar investiu muito nisso, além de usar a telemetria a seu favor para corrigir pequenos desvios na operação que, no longo prazo, fazem muita diferença”, ressalta Gonçalves.

Ele acrescenta que todos os equipamentos da Kalmar são equipados com o sistema Insight, que dá vantagem nesse monitoramento. “Também é importante a infraestrutura de energia e grid local, condições ambientais em que se opera e deficiências técnicas de mão de obra. No final, trata-se de um ecossistema completo, e os equipamentos logicamente estão no centro, mas não são os únicos atores”, destaca Gonçalves.

No começo de março, a APM Terminals recebeu uma série de equipamentos para seu novo terminal em Suape (PE), que a empresa promete ser o primeiro 100% eletrificado na América Latina. Os 28 equipamentos encomendados da empresa Sany, incluindo dois guindastes STS, responsáveis pelo carregamento e descarregamento dos navios. Um diferencial desses equipamentos é a lança de 70 metros de alcance operacional, que permite a operação de embarcações com mais de 366 metros de comprimento, classe New Panamax que, atualmente, são as maiores que navegam na costa brasileira.

Para movimentação de contêineres no pátio do terminal, foram adquiridos sete guindastes RTGs, considerados essenciais para garantir segurança e alta produtividade. Tanto os STSs quanto os RTGs serão operados por controle remoto, diretamente das salas de controle.

De acordo com a APM, essa tecnologia proporciona mais conforto e ergonomia aos operadores, além de ampliar a acessibilidade da função, permitindo que pessoas com mobilidade reduzida possam desempenhar o cargo. Diferentemente dos equipamentos tradicionais, que exigem acesso por escadas ou elevadores, o novo modelo elimina essas barreiras.

Um dos maiores projetos portuários privados do Brasil, o APM Terminals Suape receberá um total de investimentos da ordem de R\$ 2,1 bilhões e terá capacidade inicial para movimentar até 400 mil TEUs por ano. A operadora informa que a implantação do terminal já está quase completa, com expectativa de iniciar operações no segundo semestre de 2026. “Este é um marco crucial para o projeto que agora entra na fase final de construção da infraestrutura principal do terminal”, diz o diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém (CE), Daniel Rose.

Os equipamentos que chegaram ao terminal portuário representam um investimento de R\$ 241 milhões e viabilizam o início das etapas técnicas que sustentarão a operação. A APM Terminals Suape destaca que os modelos totalmente eletrificados eliminam o uso de combustíveis fósseis, reforçando o compromisso global da empresa em atingir a meta de Net Zero até 2040.

A tecnologia embarcada é de última geração, com sistemas que elevam os padrões de segurança e eficiência. Entre os recursos, estão dispositivos que aumentam a precisão dos movimentos e protegem tanto os equipamentos quanto as cargas contra colisões.

Complementando o portfólio, o terminal contará ainda com duas reach stackers, uma empilhadeira para 16 toneladas, duas empilhadeiras para contêineres vazios e 14 terminal tractors.

O Porto Itapoá (SC) recebeu, em janeiro, mais um portêiner, o oitavo do terminal de uso privado (TUP), entrando para um grupo de três terminais no país que possuem oito ou mais portêineres. Em 2025, chegaram sete novos terminal tractors (TTs) elétricos, somados aos outros 20 TTs elétricos,



compondo uma das maiores frotas de TTs elétricos dentre os terminais portuários do Brasil. Outras duas TTs chegarão em breve e, além de elétricas, serão totalmente autônomas.

Itapoá já tem em operação mais três reach stackers e uma empilhadeira de vazios, todos elétricos. O terminal também recebeu 12 novos RTGs controlados remotamente, que se juntam a outros 10 desse modelo. “Somos o primeiro terminal da América do Sul a operar esse tipo de equipamento, além de outros 27 convencionais”, afirma o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten. Os portêineres e RTGs são da empresa chinesa ZPMC.

Arten adianta que, ainda no primeiro semestre de 2026, o Porto Itapoá receberá seu terceiro scanner. “Vamos inaugurar, neste semestre, nosso novo gate, com mais oito entradas e tecnologia embarcada, que vai dobrar nossa capacidade de fluidez para caminhões. Além dos equipamentos, o terminal terá mais 120 mil metros quadrados de pátio ainda em 2026. Com isso, ampliaremos nossas áreas dos atuais 455 mil metros quadrados para 575 mil metros quadrados”, destaca o executivo.

A administração do Porto Itapoá já discute a quinta fase de expansão do terminal, que envolve a ampliação de pátio e píer. Arten explica que essa etapa, quando confirmada, demandará a aquisição de novos equipamentos para sustentar a operação nessas áreas ampliadas. Além da ampliação de pátio, estão nos planos mais ampliações de pátio e mais 400 metros lineares de cais.

“Desde o início de suas atividades, há 15 anos, o terminal investiu R\$ 3 bilhões em infraestrutura, acreditando no potencial de crescimento do mercado nacional. Neste sentido, sustentamos nossa visão de ser o maior, mais eficiente e mais seguro terminal da América do Sul”, afirma o CEO do Porto Itapoá.

Arten lembra que a chegada do sétimo portêiner aconteceu em 2024 e que, assim que foram consolidados toda a equipe e equipamentos que suportam sua operação. No primeiro mês, o terminal registrou um incremento de produtividade no cais de 15%. Com o oitavo portêiner, a expectativa em Itapoá é de mais 10% a 15% de produtividade.

Do ponto de vista de eficiência energética, Arten destaca, além da frota de TTs elétricos, os RTGs remotamente controlados, que são híbridos e consomem três vezes menos combustível. Somente com esses equipamentos, o Porto Itapoá evitou o consumo de mais de 1,18 milhão de litros de combustível fóssil por ano, o que representa a mitigação de cerca de quatro mil toneladas de gases de efeito estufa (GEE).

Arten acrescenta que o foco na eficiência também alcançou os processos de manutenção. Com práticas de otimização e o uso de tecnologias embarcadas, o Porto Itapoá estendeu a vida útil de óleos lubrificantes e filtros, gerando uma economia de 15 mil litros de óleo e 500 filtros ao ano. O material é encaminhado para reciclagem especializada.

O CEO do Porto Itapoá identifica que os principais desafios para um terminal que cresce em ritmo acelerado estão em equilibrar ganhos ambientais com alta produtividade operacional. Segundo Arten, isso envolve a eletrificação progressiva da frota, a adoção de equipamentos híbridos e a incorporação de tecnologias de automação, como RTGs controlados remotamente, sem comprometer a fluidez das operações no cais e no pátio.

Outro ponto importante, conforme o executivo, é a adaptação da infraestrutura e das equipes para operar esses novos equipamentos, garantindo treinamento técnico e integração dos sistemas. “O desafio não é apenas adquirir tecnologias mais eficientes, mas integrá-las de forma segura, confiável e com alto desempenho, mantendo o terminal competitivo e preparado para o crescimento da demanda por movimentação de contêineres”, salienta Arten.

Somente nos equipamentos na quarta fase de expansão, o Porto Itapoá investiu R\$ 300 milhões — valor que não inclui obras de construção civil como pátio e gates. A compra dos equipamentos contou com o benefício do Reporto — Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária.



Para Gonçalves, da Kalmar, esse regime aduaneiro especial brasileiro é um incentivo importante para permitir aos portos brasileiros continuarem seu processo de modernização, além de ser uma ferramenta chave para melhorar a competitividade. A TFD também considera o Reporto fundamental para motivar e viabilizar a expansão dos negócios.

Silva, da Rimac, acrescenta que, dentro de qualquer estudo de investimento no Brasil, os impostos sempre demandam uma 'engenharia financeira' para minimizar, na medida do possível, os possíveis custos acessórios oriundos de impostos. Ele destaca, que nesse sentido, todo benefício fiscal auxilia na análise e aprovação ou não de um projeto e que o Reporto se ajusta muito bem a esse estudo.

A JBS Terminais destaca que, desde que assumiu a gestão da área arrendada, em outubro de 2024, vivencia uma retomada acelerada e expressiva das operações do Porto de Itajaí, que estavam suspensas desde 2023. Para sustentar o aumento da movimentação e a alta demanda em segmentos como o de contêineres, a empresa já investiu aproximadamente R\$ 220 milhões em modernização tecnológica e infraestrutura. Em 16 meses, a JBS Terminais superou a marca de 465 mil TEUs movimentados. Em 2025, o volume foi de quase 390 mil TEUs, alta de 11% em relação a 2022, período anterior à paralisação do terminal. O volume em janeiro de 2026 foi 34% superior ao registrado no mesmo mês do ano anterior.

A JBS Terminais investiu na aquisição de dois guindastes móveis (MHCs), modelo Konecranes Gottwald ESP.9, com capacidade para 125 toneladas e alcance de até 20 fileiras de contêineres. Além disso, a infraestrutura foi otimizada com a instalação de 1.705 tomadas para contêineres refrigerados, a reativação de oito gates reversíveis e a aquisição de 12 reach stackers, com capacidade de carga nominal de 45 toneladas.

“No cais, a entrada em operação dos novos guindastes permitiu um salto na produtividade e segurança do embarque e desembarque, sendo fundamental para garantir o giro rápido dos navios e a redução rigorosa do tempo de espera”, ressalta o presidente da JBS Terminais, Aristides Russi Junior. Ele acrescenta que, no pátio, as novas tomadas reefers ampliaram de forma significativa a capacidade de recebimento de contêineres refrigerados. E que a dinâmica dos oito gates reversíveis também contribui para dar mais agilidade e flexibilidade às operações do terminal.

“Além da infraestrutura já instalada, os planos de investimentos da JBS Terminais estão fortemente direcionados à tecnologia, com previsão de aportes em digitalização de processos, automação de pátio e na implementação de soluções de inteligência artificial voltadas para a otimização de rotas e a gestão inteligente de estoque”, diz Russi Junior.

A Rio Brasil Terminal percebe o crescimento expressivo da movimentação — com aumento de aproximadamente 100% no volume de contêineres entre 2022 e 2025, mas também a necessidade de preparação para atender navios de maior porte, que passaram a escalar com maior frequência a costa brasileira. A empresa, do grupo filipino ICTSI, observa uma tendência clara e consistente de crescimento do porte das embarcações que operam na costa leste da América do Sul.

As principais linhas de navegação já operam regularmente com New Panamax e Post-Panamax, com até 366 metros de comprimento e capacidade superior a 13 mil TEUs. “Esse movimento exige que os terminais invistam continuamente em infraestrutura compatível, incluindo calado adequado, maior extensão de cais e equipamentos de operação com maior capacidade e eficiência”, avalia a Rio Brasil Terminal.

Na fase 1 do plano diretor ICTSI Rio (2025/2026), foram adquiridos ou estão em processo de aquisição cinco reach stackers 6HC, duas empty reach stackers, 14 terminal tractors, dois empty container handlers, entre outros equipamentos e sistemas, como empilhadeiras, scanners, balanças e carretas. A empresa também menciona investimentos em câmeras, sistemas e equipamentos de tecnologia da informação (TI), implantação de novo sistema de OCR para o gate automático. A política do grupo ICTSI não permite divulgar o nome de seus fornecedores estratégicos.



O plano diretor do terminal prevê novas aquisições e modernizações nas próximas fases de expansão. Entre os principais equipamentos estão dois guindastes STS, dois straddle carriers, quatro RTGs e dois pórticos ferroviários, incluindo obras civis associadas. Além do retrofit e eletrificação de 4 RTGs da ZPMC e de investimentos adicionais em câmeras, redes de TI e infraestrutura de fibra óptica. A empresa utiliza o benefício fiscal do Reporto para os equipamentos importados sem similares nacionais.

O volume total de investimentos em equipamentos para a Rio Brasil Terminal é da ordem de R\$ 535 milhões. A empresa destaca que os equipamentos mais modernos movidos a diesel apresentam ganhos de eficiência energética da ordem de 20% em consumo de combustível (litros por hora), quando comparados a equipamentos de gerações anteriores. “O terminal está implementando um programa de eletrificação, incluindo o retrofit e a conversão de quatro RTGs originalmente movidos a diesel para operação elétrica”, afirma a empresa.

Para a ICTSI, um dos principais desafios tem sido o treinamento e a capacitação da mão de obra para operar equipamentos cada vez mais modernos, automatizados e tecnologicamente sofisticados. Na avaliação da empresa, a transição para equipamentos mais eficientes e com menor impacto ambiental exige programas contínuos de qualificação operacional, adaptação de processos e atualização das rotinas de manutenção, de forma a garantir que os ganhos de eficiência energética e redução de emissões sejam plenamente capturados sem comprometer a produtividade das operações.

O diretor de operações de terminais da Santos Brasil, Marcelo Patrício, chama atenção que a movimentação de contêineres praticamente dobrou no Brasil desde 2010: 7,2 milhões de TEUs para 15,3 milhões de TEUs, em 2026. “O crescimento dos navios também ocorreu de forma acelerada, o que obriga os terminais a se modernizarem em termos de equipamentos e também infraestrutura. Junta-se a isso a questão de sofisticação das operações, com equipamentos elétricos e de operação remota”, lista Patrício.

Os investimentos da Santos Brasil em equipamentos e obras de infraestrutura do Tecon Santos fazem parte do pacote de R\$ 3 bilhões voltado ao projeto de ampliação e modernização da unidade, iniciado em 2019, dos quais R\$ 2 bilhões, aproximadamente, já foram empregados. Dois portêineres e oito RTGs que chegaram no começo do ano representam R\$ 300 milhões desse total. A Santos Brasil considera o Reporto como um importante instrumento na aquisição e modernização dos parques de equipamentos.

A Santos Brasil iniciou o ciclo de investimentos para ampliar a capacidade operacional do Tecon para 3 milhões de TEUs após projetar que, a partir de 2021, o Porto de Santos apresentaria maior crescimento. Essa capacidade, inicialmente prevista para 2031, será entregue ao porto até o final de 2026. O terminal hoje já oferta 2,7 milhões de TEUs de capacidade/ano, sendo que, em 2019, a capacidade era de 1,8 milhão de TEUs/ano.

Os cerca de R\$ 2 bilhões já executados foram aplicados em obras de ampliação e aprofundamento do cais, remodelação de pátio, ampliação e modernização de equipamentos e caminhões, implementação de novos sistemas, maior utilização de inteligência artificial, entre outras melhorias.

No final de 2023, o Tecon Santos recebeu as primeiras oito unidades de RTGs elétricos, um investimento, na época, de R\$ 130 milhões nas máquinas e de R\$ 12 milhões em obras no pátio. São equipamentos com operação remota, tecnologia implantada pela Santos Brasil no final de 2024. Os profissionais deixam de operar do alto do equipamento, que tem 30 metros de altura, para trabalhar em um centro operacional, no prédio administrativo, ao lado de outros colegas, em um ambiente com mais sociabilidade.

Eles possuem 23 câmeras, laser scanners e sensores para fazer a movimentação, tudo controlado por joysticks em uma mesa com três telas grandes e a possibilidade de trabalhar em pé. Além disso, esses equipamentos já são operados com algum nível de automação, sempre de maneira assistida pelo profissional, com mais precisão e segurança.

Outros oito equipamentos desse modelo foram adquiridos e chegaram ao terminal em janeiro deste ano. A operação padrão deve começar neste mês. A movimentação remota, no entanto, só terá início meses depois, já que depende de testes de sensores, configuração das mesas bem como de treinamento de funcionários, o que pode levar até um ano.

Dentro do projeto de ampliação e modernização do terminal, a Santos Brasil também adquiriu seis portêineres nos últimos anos: dois recebidos em 2020 e, juntamente com os RTGs, dois em 2023 e outros dois em 2026. Esses portêineres contam com a tecnologia TPS (Truck Position System), sistema de posicionamento de carretas que define de forma precisa o local de parada dos veículos para as movimentações de embarque e descarga. Contam também com OCR (Optical Character Recognition), e os dois mais recentes portêineres, recebidos em janeiro, poderão ser operados remotamente, assim como já acontece com os RTGs.

Em 2024 e 2025, foram compradas oito novas reach stackers para o Tecon Santos. Duas empilhadeiras de contêineres vazios foram compradas em 2022. Os portêineres e os RTGs são da chinesa ZPMC. As empilhadeiras da Kalmar e os novos caminhões movidos a GNC (gás natural comprimido), da Scania.

A companhia adquiriu, no ano passado, 35 caminhões movidos a GNC para operar no Tecon Santos, um combustível menos poluente do que o diesel. E estuda a utilização de biometano, considerado mais sustentável. A companhia prevê a aquisição de outros 30 RTGs elétricos nos próximos anos, substituindo gradualmente os modelos a diesel existentes no terminal. A estimativa é que cada equipamento convencional trocado por um elétrico evita a emissão de cerca de 20 toneladas de CO2 por mês. Também está prevista a compra de caminhões para o terminal.

A Santos Brasil entende que a mudança gradual e progressiva da matriz energética dos equipamentos do diesel para a eletricidade, assim como a utilização de combustíveis renováveis, tem garantido uma operação cada vez mais sustentável e segura. “Nossos investimentos em equipamentos e em pessoas aumenta nossa eficiência operacional, que é comparável à dos terminais de contêineres mais produtivos da Europa. Nossos funcionários passam por treinamentos rigorosos antes de iniciar a operação de novos equipamentos e participam de atualizações constantes, com foco na melhoria contínua”, destaca Patrício.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2026*

## EMPRESAS ESPECIALIZADAS EM SERVIÇOS DE BATIMETRIA E CARTAS NÁUTICAS REGISTRAM AUMENTO DE PROCURA POR DADOS HIDROGRÁFICO

*Por Nelson Moreira Portos e logística 10/04/2026 - 18:49*



A movimentação geral de cargas em todos os portos brasileiros atingiu 1,403 bilhão de toneladas em 2025, com crescimento de 6,1% em relação ao volume total registrado em 2024, de 1,32 bilhão de toneladas. No longo curso, foram movimentadas 1,01 bilhão de toneladas, alta de 6%; na cabotagem, 303,7 milhões de toneladas, com elevação de 3,4%; e na navegação interior, 91,3 milhões de toneladas, 19,7% a mais que no ano anterior.

Esses números reforçaram a necessidade e podem explicar o crescimento do número de serviços de batimetria e de atualização de cartas náuticas, apontados como fundamentais para a segurança e eficiência da navegação nos portos brasileiros. O aumento da movimentação portuária e o incentivo ao uso de hidrovias, principalmente na Região Amazônica e no Centro-Oeste, têm motivado, cada vez mais, administradores portuários e de hidrovias a buscar empresas especializadas do setor como forma de dar mais previsibilidade e eficiência a suas operações.



Segundo o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), em 2025, na comparação com o ano anterior, a alta na quantidade de pedidos de autorização de levantamentos hidrográficos chegou a 11%, com a emissão de 827 autorizações, contra 745 em 2024. Entre os destaques recentes, a entidade aponta a concentração significativa de pedidos de autorizações de levantamentos hidrográficos nas regiões Sudeste e Sul.

Isso reforça a constatação de que o aumento de procura por serviços de batimetria e de levantamentos hidrográficos acompanha o crescimento da movimentação portuária. De acordo com os dados divulgados pela Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), o Sudeste foi a região do país em que foi registrado o maior volume movimentado no ano passado, de 699,8 milhões de toneladas, com alta de 8% em relação ao ano anterior, enquanto por portos e terminais da Região Sul passaram 119,7 milhões de toneladas, com elevação de 5%.

O CHM informou que, no Sudeste, o Porto do Rio de Janeiro e a Baía de Guanabara registraram 54 levantamentos hidrográficos, o Porto de Santos, 49, e o Porto de Itaguaí, 45. Na Região Sul, o Porto de Paranaguá registrou 28 levantamentos hidrográficos, enquanto no Nordeste o maior número de levantamentos foi no Porto de Itaquí, no Maranhão, com 11 autorizações emitidas.

A expectativa do CHM é de que esses números cresçam como resultado das concessões à iniciativa privada de serviços de dragagem, cuja pioneira foi a do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, no Paraná, leiloada em outubro e homologada em dezembro. Devem ocorrer ainda em 2026 as concessões nos portos de Itajaí (SC), Salvador (BA) e Santos (SP), segundo anunciou o Ministério de Portos e Aeroportos. A entidade ressalta que operações de dragagem demandam, necessariamente, levantamentos hidrográficos.

Eles são usados para cálculo do volume de sedimentos a ser retirado, para acompanhamento da dragagem e para monitorar o andamento do serviço de retirada de material. Além disso, são necessários levantamentos pós-dragagem, para gerar os dados que permitam a atualização das cartas náuticas afetadas pelos serviços.

O Centro de Hidrografia da Marinha ressalta, no entanto, que não monitora esses serviços e nem valida o resultado final da dragagem, mas controla esses serviços como qualquer outro realizado em águas jurisdicionais brasileiras. O objetivo é, após o receber os dados coletados pelos levantamentos autorizados, avaliar se incluem informações que podem gerar atualização de documentos náuticos.

O aumento de pedidos de autorização para esses serviços resultou em mais procura por empresas do setor em 2025. Áureo Manente Filho, diretor de hidrografia da Umi San, especializada em hidrografia, informa que a empresa registrou crescimento consistente de consultas técnicas, processos concorrenciais e contratações, especialmente associados à necessidade de aumento de eficiência operacional dos portos brasileiros.

Ele credita essa evolução, além do aumento da movimentação portuária, à mudança de percepção do setor sobre a importância da batimetria para garantir mais previsibilidade e segurança às operações. “A batimetria deixou de ser vista apenas como atividade pontual associada à dragagem ou meio ambiente e passou a integrar o processo permanente de gestão do ativo portuário”, avalia.

O Grupo Belov também recebeu mais consultas e assinou mais contratos para prestação de serviços e contratação de equipamentos em 2025, de acordo com seu gerente de hidrografia, Sérgio Correia. Ele informa que em 2024 foram firmados 12 contratos, enquanto no ano passado o número aumentou para 17, o que representa um crescimento aproximado de 42%.

Correia explica que 2025 foi marcado por elevada demanda e pela consolidação técnica do setor de Marine Survey do Belov e que, no ano, a empresa executou levantamentos hidrográficos, geofísicos e geotécnicos em ambientes portuários, fluviais e em travessias subaquáticas de dutos, em diversas regiões do Brasil. De acordo com ele, o volume de projetos e sua diversificação reflete o aumento da



procura por serviços hidrográficos e geofísicos aplicados à manutenção, monitoramento e expansão de infraestruturas portuárias, industriais e hidroviárias.

José Bartolomeu Ferreira Fontes, diretor da Geo Tag Engenharia, outra empresa do setor de levantamentos hidrográficos e batimetria, confirma o aumento de procura e de contratações em 2025. Segundo ele, o ano apresentou números superiores aos anteriores, de consultas técnicas, solicitações de propostas e abertura de concorrências.

No caso da Geo Tag, informa o diretor da empresa, a maior parte das demandas esteve vinculada à manutenção de canais de navegação, monitoramento de assoreamento e adequação de áreas portuárias a embarcações de maior porte e calado. Ele também avalia que isso se deve à avaliação dos contratantes sobre a importância de ter dados hidrográficos precisos para planejamento e controle operacional.

Manente Filho, da Umi San, relata ainda que o aumento da procura por serviços de batimetria se deveu também à diversificação dos setores que procuraram a empresa em 2025. Ele conta que houve expansão do escopo dos levantamentos hidrográficos, para, além do suporte a obras de engenharia costeira e portuária, prospecção mineral submersa, projetos de energia eólica offshore, implantação de cabos submarinos e interligações energéticas, além da estruturação de hidrovias. “Esse é um movimento que consolida o levantamento hidrográfico como insumo essencial para planejamento, viabilidade técnica, direcionamento estratégico e gestão de risco de ativos”, considera.

O aumento da procura e a diversificação são apontados pelas empresas como determinantes para investimentos em mais especialização e tecnologias mais eficientes e seguras para atender a demandas cada vez mais complexas. O diretor de hidrografia da Umi San explica que a empresa registrou aumento na procura por levantamentos integrados, combinando batimetria multifeixe, investigações geofísicas e aquisição de dados ambientais, para análises mais completas sobre dinâmica sedimentar e riscos operacionais.

De acordo com Áureo Manente Filho, mais do que a contratação isolada de serviços, observa-se no mercado preferência por empresas que executam simultaneamente levantamentos hidrográficos e contínuos monitoramentos meteoceanográficos, que combinam previsões sobre os movimentos do oceano e sobre as condições meteorológicas. Ele avalia que isso se deve à compreensão de que as variáveis de navegabilidade e hidrodinâmicas devem ser analisadas de forma conjunta. “Essa integração tem sido determinante para suportar decisões críticas, como a definição de janela operacional e a gestão dinâmica de calado, nas quais batimetria atualizada e dados meteoceanográficos em tempo real atuam de forma complementar”, explica.

As empresas informam que, para atender às exigências e a diversificação de demandas de seus clientes, investem em especialização e tecnologias mais precisas. O diretor da Geo Tag Engenharia, José Bartolomeu Ferreira Fontes, explica que a empresa tem priorizado a modernização e a ampliação de sua capacidade tecnológica. Ele cita que, para isso, investe na atualização de sensores hidrográficos, sistemas de posicionamento e softwares de processamento e modelagem, além do aprimoramento das plataformas de coleta de dados, visando ganhos de produtividade e rastreabilidade técnica.

No caso da Umi San, Áureo Manente Filho relata investimentos na ampliação da frota e na modernização dos sistemas de aquisição de dados, com incorporação de plataformas autônomas de levantamento hidrográfico, capazes de operar remotamente e aumentar a produtividade e a eficácia das medições. “Esses sistemas permitem levantamentos mais frequentes, com menor custo operacional e menor pegada ambiental”, diz.

Já o gerente de hidrografia do Grupo Belov, Sérgio Correia, destaca a incorporação de uma embarcação autônoma (USV) de fabricação nacional, desenvolvida para a execução de levantamentos batimétricos monofeixe e multifeixe, além de levantamentos sonográficos com sonar de varredura lateral, medições hidrométricas por ADCP e mapeamento de áreas emersas por meio de sensor Lidar.



Afora isso, explica que a empresa investiu na ampliação e renovação de seu parque de equipamentos hidrográficos, na atualização dos softwares de aquisição e processamento de dados hidrográficos e geofísicos. “Esses investimentos reforçam a eficiência operacional, a qualidade dos dados e a adoção de soluções tecnológicas alinhadas às demandas atuais e futuras do mercado”, assegura.

Além de considerarem o ano de 2025 como positivo para o setor, os dirigentes de empresas especializadas em batimetria e levantamentos hidrográficos ouvidos por Portos e Navios estão otimistas com as perspectivas para os próximos. E citam como um dos fatores que devem aumentar a procura por seus serviços a adoção do novo modelo de dragagem de portos e seus canais de acesso previsto no programa do Ministério de Portos e Aeroportos de concessões do segmento à iniciativa privada.

José Bartolomeu Ferreira Fontes, da Geo Tag Engenharia, por exemplo, avalia que a participação privada tende a impulsionar a contratação de serviços de batimetria, controle e monitoramento, além de levantamentos para suporte à sinalização náutica e à gestão sedimentar. “A expectativa é de crescimento sustentável do setor, com maior profissionalização, previsibilidade contratual e valorização dos levantamentos hidrográficos como elemento essencial para eficiência operacional e segurança da navegação”.

O gerente de hidrografia do Grupo Belov, Sérgio Correia, também acredita em aumento contínuo da demanda por levantamentos batimétricos, monitoramentos hidrográficos e serviços de sinalização náutica. Segundo ele, a concessão a empresas privadas de serviços de dragagem vai permitir que sejam firmados contratos de longo prazo, com maior previsibilidade operacional e exigências técnicas mais rigorosas.

Ele assegura que isso vai estimular a realização de levantamentos mais frequentes e a adoção de soluções tecnológicas avançadas. “Com isso, o cenário aponta para um mercado em expansão e maior valorização de empresas especializadas em serviços hidrográficos e de apoio à navegação”.

Já Áureo Manente Filho, da Umi San, classifica a concessão de serviços de dragagem como mudança estrutural importante para o setor portuário brasileiro e que tende a aumentar significativamente a demanda por serviços associados, especialmente monitoramento batimétrico contínuo, controle independente de volumes dragados e gestão da sinalização náutica. Segundo ele, diferentemente do modelo tradicional, a dragagem concessionada exige acompanhamento permanente de desempenho, indicadores técnicos e transparência operacional, o que torna os levantamentos hidrográficos parte central da governança contratual.

Por isso, diz que a expectativa é que o mercado evolua para modelos de monitoramento quase contínuo, com uso crescente de automação, sensores remotos e atualização mais frequente das informações náuticas. Para Manente Filho, esse novo modelo de contratação vai elevar o padrão de segurança e a eficiência das operações portuárias brasileiras.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 10/04/2026*

## **PRODUTOS E SERVIÇOS 752**

### ***Da Redação Produtos e serviços***

#### **Biocombustível**

A empresa especializada em produção de biosiesel Be8 e a Navegação Aliança concluíram positivamente a utilização de 100% do biocombustível Be8 BeVant no abastecimento do navio NM João Malmann em operação na navegação interior do Rio Grande do Sul. A iniciativa integra o Projeto Aliança 100% Biocombustível, lançado em 2024, que reuniu equipes técnicas, de pesquisa e desenvolvimento e de negócios da Navegação Aliança e da Be8 para avaliar soluções energéticas mais sustentáveis aplicáveis à navegação interior.



O processo realizado no trecho entre as cidades de Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e Guaíba, na hidrovia gaúcha, foi acompanhado pela equipe técnica da fabricante de motores Volvo Penta, que desde o início do projeto analisou o biocombustível.

Ao longo de mais de 50 horas de navegação contínua e efetiva, a viagem com uso experimental, autorizado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), produziu dados e análises de desempenho dos motores com o novo biocombustível em comparação com o óleo diesel marítimo (DMA). Em simulações inicialmente realizadas com o navio atracado para segurança da operação e depois durante a navegação efetiva com 100% do biocombustível, foi registrada uma redução total de 99,41% nas emissões gases de efeito estufa (GEE), conforme relatório especializado da empresa Waycarbon, considerando a parcela da produção e uso do combustível.

### **Certificação**

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, conquistou pelo quarto ano consecutivo a certificação I-REC (Certificado Internacional de Energia Renovável, na sigla em inglês), que atesta o consumo de energia elétrica 100% proveniente de fontes renováveis. O certificado mais recente confirma a compensação de 114.425 MWh de energia elétrica consumida ao longo de 2025, volume superior ao registrado no ano anterior, quando o terminal compensou 112.518 MWh.

Além da gestão energética certificada, o terminal vem ampliando gradualmente a eletrificação de sua frota de equipamentos. Atualmente, três guindastes RTG utilizados na movimentação de cargas na ferrovia, que acessa a zona primária, já operam com motores elétricos após a execução de um projeto-piloto.

Esta transição permite substituir motores a diesel por grupos geradores elétricos, reduzindo emissões de gases de efeito estufa e o tempo de manutenção, além de elevar a eficiência operacional dos equipamentos. Estima-se que com a eletrificação cada guindaste RTG deixe de emitir 257 mil toneladas de gás carbônico por ano.

### **Nova área**

O Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), administrado pela Log-In Logística Integrada, conta com agora com 65 mil metros quadrados de área adicional. A entrada em funcionamento desse novo espaço depende da liberação da Receita Federal. Atualmente, o terminal opera em uma área aproximada de 103 mil metros quadrados e movimentou, nos últimos 12 meses, cerca de 217 mil boxes, com pico mensal de, aproximadamente, 25 mil em períodos de maior demanda, impulsionadas principalmente pela movimentação de veículos elétricos. Com a aquisição da nova área Penedo, o terminal amplia sua extensão total em quase 65%.

Com operações que abrangem diferentes tipos de carga, o TVV atua em um modelo multipropósito, atendendo fluxos ligados à importação, exportação e distribuição nacional, incluindo contêineres, cargas gerais e veículos.

De acordo com o presidente da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch, a nova área possui um papel importante para assegurar um fluxo logístico assertivo, destravando gargalos que, não apenas o estado, mas todo o Brasil tem enfrentado nos últimos anos.

Com a entrada da nova área em operação, o terminal estima um aumento de cerca de 40% na capacidade de estocagem de contêineres e de aproximadamente 90% na área destinada a armazém de cargas. A ampliação permitiria absorver cerca de oito mil Contêineres adicionais por mês, ampliando o fluxo logístico que passa pelo complexo portuário capixaba.

### **Mitigação de multas**



Para mitigar o risco de multas alfandegárias e acelerar o processo de importação e exportação no Brasil, a NTT DATA, companhia de tecnologia, anuncia o lançamento do Guepardo AI BL Scan. Trata-se de um módulo de inteligência artificial que atua de forma nativa dentro do Guepardo Global Trade (GGT), sistema de gestão para o comércio exterior.

A solução tem como objetivo principal eliminar as falhas humanas na digitação de grandes volumes de documentos, cujas inconsistências frequentemente resultam em severas penalidades financeiras no cruzamento de dados com o governo federal.

O foco inicial da nova tecnologia é o processamento do Bill of Lading (BL), o principal documento do transporte marítimo global. Por ser um formulário complexo, muitas vezes contendo letras pequenas, carimbos sobrepostos e layouts que variam entre os armadores, a inserção manual desses dados nos sistemas das empresas e do governo é um dos maiores gargalos burocráticos do setor.

A inteligência artificial da NTT DATA atua como uma assistente do analista de Comex. A ferramenta extrai, padroniza e transcreve as informações do BL de forma automática e em segundos. O sistema valida os dados extraídos, mas não substitui o fator humano: a decisão final de aprovar a entrada das informações no sistema permanece com o operador, que ganha tempo para focar em tarefas analíticas e estratégicas em vez de digitação mecânica.

O novo módulo do GGT foi desenhado para se adequar ao volume de cada operação. O cliente adquire pacotes de créditos proporcionais à sua demanda mensal.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2026*

## EDITORIAL 752

### *Da Redação Editorial*

Uma nova guerra nos primeiros meses de 2026 desafia a cadeia logística mundial e dificulta a previsibilidade dos analistas mais experientes. O efeito imediato do fechamento do Estreito de Ormuz foi a oscilação dos preços do barril de petróleo, que ultrapassaram a barreira dos US\$ 100 em março e acenderam o alerta para o abastecimento de combustíveis e insumos, com impactos ainda sendo calculados pelos países. Apesar da promessa do presidente dos EUA de acordo 'em breve', havia até o fechamento desta edição o temor de que o conflito no Oriente Médio escalasse por mais tempo.

Por aqui, o governo e a Petrobras adotaram medidas para mitigar os respingos desse embate internacional no tráfego de navios, sobretudo dos insumos importados. Ao mesmo tempo, a guerra reforçou a preocupação dos países em relação à segurança energética. Cenário que também pode ser encarado como oportunidade num momento importante vivenciado no Brasil em relação à renovação da frota.

Esta edição traz expectativas positivas de fabricantes e fornecedores de motores, sistemas de propulsão e de tintas marítimas, motivadas pelas concorrências e encomendas de barcos de apoio marítimo, petroleiros, gaseiros e outras embarcações do Sistema Petrobras que estão em curso desde 2024. As empresas percebem aquecimento das contratações e aumento da consulta por equipamentos e serviços, o que se estende à navegação interior e ao apoio portuário. As novas exigências da Petrobras e da Transpetro por conta da descarbonização também são oportunidades para soluções eficientes.

Outra reportagem faz um panorama da compra de equipamentos de movimentação portuária, que foi estimulada pela mais recente manutenção do Reporto e das perspectivas de expansão da capacidade de terminais de contêineres e de outros tipos de carga pelo país. Os operadores destas instalações apostam em equipamentos mais modernos e com consumo consciente de energia.

A publicação destaca que o aumento da movimentação portuária e o incentivo ao uso de corredores hidroviários, principalmente na região Amazônica e no Centro-Oeste, têm motivado administradores de

portos e de hidrovias a buscar empresas especializadas em serviços de batimetria e em cartas náuticas.

O aumento de procura por dados hidrográficos no Norte do país, somadas às perspectivas otimistas de expansão narradas por fornecedores, prestadores de serviço e estaleiros para a região reforçam o convite à nova edição da

NN Logística, a maior feira da indústria fluvial da América Latina, que este ano acontecerá entre os dias 22 e 24 de abril, novamente em Manaus (AM).

Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2026

### ANTAQ E ANPD FIRMAM COOPERAÇÃO TÉCNICA PARA PROTEÇÃO DE DADOS NO SETOR AQUAVIÁRIO

Da Redação Portos e logística 10/04/2026 - 17:49



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Agência Nacional de Proteção de Dados (ANPD) firmaram acordo de cooperação técnica que estabelece a atuação coordenada em busca de convergência regulatória e de aprimoramento de práticas de segurança no tratamento de informações. O objetivo é fortalecer a proteção de dados pessoais no setor aquaviário.

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, disse que a parceria reflete a preocupação da autarquia com o uso e o tratamento responsável de dados no setor aquaviário. Além disso, explicou, reforça os esforços para o

aprimoramento regulatório e a segurança das informações.

O acordo prevê apoio mútuo na promoção de atividades educativas e no intercâmbio de informações a fim de identificar problemas e propor inovações, incluindo questões normativas de procedimentos relacionadas à proteção de dados pessoais e do transporte aquaviário. Serão feitos estudos técnicos e relatórios sobre temas de interesse comum e adotados métodos de comunicação e práticas de segurança da informação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2026

### RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO CRESCERAM 3,84% NO BRASIL EM 2025

Da Redação Offshore 10/04/2026 - 17:10



O Boletim Anual de Recursos e Reservas (BAR) 2025 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), divulgado, nesta sexta-feira (10), com dados sobre as reservas brasileiras de óleo e gás natural declaradas por empresas operadoras de áreas de áreas exploração e produção no ano passado, informa que as reservas provadas de petróleo cresceram 3,84% na comparação com 2024. Além disso, segundo o relatório, houve aumento de 3,19% na soma delas com as prováveis e de 1,48% quando incluídas as possíveis.

A Agência explicou que as reservas provadas correspondem à quantidade de petróleo ou gás natural que a análise de dados de geociências e

engenharia indica com razoável certeza como recuperáveis comercialmente e que, quando feitos estudos sobre probabilidades, que a perspectiva de quantidade recuperada seja igual ou superior a pelo menos 90%. Para as prováveis, a estimativa de que a quantidade recuperada seja igual ou maior que a das provadas deve ser de pelo menos 50%, enquanto em relação às possíveis, o índice deve superar em pelo menos 10% as expectativas relativas à soma das outras duas.

Em 2025, as empresas contratadas para exploração e produção no Brasil informaram a existência do equivalente a 17,488 bilhões de barris de petróleo em reservas provadas, de 24,265 bilhões de barris quando incluídas as prováveis e de 28,877 bilhões de barris se forem somadas também as possíveis. O índice de reposição de reservas provadas de petróleo, que indica a relação entre o volume apropriado e o volume produzido, foi de 147,03%, com anúncio de 2,023 bilhões de barris em novas reservas.

No caso do gás natural, segundo os dados do Boletim, foram declarados 572,752 bilhões de metros cúbicos de reservas provadas, 694,383 bilhões de metros cúbicos de prováveis e 751,624 bilhões de metros cúbicos de possíveis. Os números representam altas, em números absolutos, de 4,89%, 3,20% e 1,50%, respectivamente, em relação ao ano anterior.

De acordo com análise da ANP, as mudanças no volume das reservas de petróleo e de gás natural brasileiras são resultado da produção durante o ano, das reservas adicionais em novos projetos de desenvolvimento, declarações de comercialidade e revisão em campos por fatores técnicos e econômicos. Os dados são apresentados com informações por estados, incluindo a produção acumulada por cada um deles, e a fração recuperada por bacia, que é a produção total acumulada dividida pelo volume de petróleo nos reservatórios.

A ANP explicou que as operadoras dos campos produtores devem informar até 31 de janeiro os volumes de reservas, recursos, produção acumulada e os volumes in situ de petróleo e de gás natural relativos ao ano anterior. E que as informações incluídas em seu Boletim Anual devem estar de acordo com o Plano de Desenvolvimento e com os planos e programas submetidos à Agência.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2026*

## CHEGADA DA P-33 EM RIO GRANDE ESTÁ PREVISTA PARA MAIO

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/04/2026 - 12:26*



Antiga plataforma, atualmente acostada no Porto do Açu (RJ), passará por desmantelamento e reciclagem no estaleiro da Ecovix, que finaliza processo semelhante na P-32

A Ecovix informou, nesta sexta-feira (10), que está na fase final do desmantelamento da antiga plataforma P-32. Após a conclusão desse trabalho de reciclagem na estrutura do ex-FPSO, previsto para maio, o Estaleiro Rio Grande (ERG) aguarda a chegada de outra plataforma desmobilizada — a P-33, que será submetida ao mesmo processo. A empresa foi contratada pela

Gerdau, que adquiriu a embarcação da Petrobras.

A proprietária do ERG destacou que, além da destinação adequada da sucata, que será usada como matéria-prima pela Gerdau, o desmantelamento tem gerado benefícios sociais na região de Rio Grande. "Recuperamos uma cozinha completa e colchões que faziam parte da P-32. Eles foram higienizados e a cozinha foi entregue a uma escola que atende crianças carentes, enquanto os colchões foram destinados a uma entidade que auxilia mulheres em situação de vulnerabilidade em Rio Grande", contou o diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila.

A Ecovix foi contratada pela Gerdau para realizar o desmantelamento da estrutura da antiga plataforma P-32 no dique seco do ERG, em um modelo de destinação sustentável promovido pela Petrobras. O dique seco do estaleiro é apontado como uma das maiores estruturas do tipo na América Latina.

Em fevereiro, o antigo FPSO P-33 completou dois anos desde a chegada ao Porto do Açu, no norte do estado do Rio de Janeiro. No complexo portuário, também ficou acostada a P-32, que agora está em desmantelamento em Rio Grande, e atualmente está acostada a plataformas P-26, do tipo semissubmersível. Os calendários de retirada é definido pela Petrobras, após avaliações técnicas. O contrato original foi firmado com até três anos de vigência, podendo ser prorrogado por aditivo.

**(Em atualização)**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/04/2026

### COM PROCESSAMENTO DO AÇO, ECOVIX INICIA CONSTRUÇÃO DOS HANDY DA TRANSPETRO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 10/04/2026 - 11:36



Cerca de 100 toneladas de aço de fornecedores internacionais chegaram esta semana ao estaleiro e, até junho, outras 11.500 toneladas devem desembarcar em Rio Grande

A Ecovix começou, na última quinta-feira (9), o processamento de aço para os cascos dos quatro navios Handy Max da Transpetro. A etapa marca o início dos trabalhos no Estaleiro Rio Grande. De acordo com a empresa construtora, cerca de 100 toneladas de aço chegaram esta semana ao estaleiro e, até junho, outras 11.500 toneladas devem desembarcar no local. Cerca de

100 profissionais serão contratados neste primeiro momento. Mais de 50% dos equipamentos para as embarcações já foram adquiridos.

Os 100 profissionais que serão contratados pela Ecovix vão se juntar aos 70 que já estão atuando no projeto da construção das embarcações. Foram abertas vagas para a contratação de soldadores, montadores de estrutura, rigger, montadores de andaime, eletricitas, mecânicos e ajudantes. De acordo com a empresa, que integra o Consórcio Marenova junto com o grupo Mac Laren, os equipamentos vão chegar gradualmente ao estaleiro.

A Ecovix ressaltou que todo o processo está seguindo o cronograma estabelecido com a Transpetro. O CEO da Ecovix, Robson Passos, disse que é um trabalho bastante complexo, que envolveu o desenvolvimento da engenharia das embarcações, passando pela preparação do estaleiro até a aquisição dos insumos. "Com o desembarque de mais equipamentos nos próximos meses, como mais chapas de aço e perfis, o volume de trabalho crescerá de forma gradual e, somado aos outros contratos conquistados, gerará 4.000 empregos diretos e indiretos nos próximos anos", projetou Passos.

Procurada pela Portos e Navios, a Ecovix informou que o aço será adquirido de fornecedores internacionais. Entre os principais equipamentos já adquiridos pelo consórcio estão: sistemas de propulsão, motores principais e auxiliares, bombas de carga e lastro, sistemas de controle e navegação da embarcação. A sociedade classificadora do projeto é o Bureau Veritas (BV).

A Kongsberg Maritime foi contratada, por aproximadamente R\$ 162 milhões (300 milhões de coroas norueguesas — NOK), pelo Marenova para o fornecimento do projeto naval (ship design) e de um



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 061/2026  
Página 148 de 148  
Data: 10/04/2026  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

pacote de equipamentos para os quatro petroleiros. A encomenda inclui a entrega do projeto completo dos navios e uma série de sistemas integrados, incluindo o de propulsão.

Os navios terão 150,6 metros de comprimento total, com 23,4 metros de largura e 8,2 metros de calado, com aproximadamente 15.600 toneladas de porte bruto (dwt). Os projetos 'NVC 615 PT' fazem parte da família NVC de designs de navios mercantes da Kongsberg Maritime, que combinam eficiência com adaptabilidade para combustíveis do futuro. Questionada sobre o valor já investido na construção dos Handy, a Ecovix justificou que trata-se de uma 'informação confidencial'.

### Gaseiros e MR1

Além dos petroleiros classe Handy, a Ecovix atua junto à Transpetro nas próximas etapas para a eficácia do contrato de construção de cinco navios gaseiros (lote B), que foi assinado em janeiro deste ano. Recentemente, a empresa também apresentou proposta que foi a primeira colocada na licitação para quatro navios de médio porte da classe MR1 (Medium Range), que está em análise por parte da subsidiária da Petrobras.

Paralelamente ao processamento de aço do casco para os Handy Max, a Ecovix está na fase final do desmantelamento da plataforma P-32.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 10/04/2026*



## MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 10/04/2026*