

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 067/2026  
Data: 20/04/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
BURACOS EM AVENIDA DO PORTO DE SANTOS CAUSAM ACIDENTES E SÉRIOS PROBLEMAS NO LITORAL DE SÃO PAULO.....	4
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AVANÇA COM NOVO ACESSO VIÁRIO E SISTEMA DIGITAL PARA OPERAÇÕES .....	6
“INFRAESTRUTURA É UM UNIVERSO DE INVESTIMENTOS DE LONGO PRAZO”, DIZ DIRETOR DA SANTOS BRASIL.....	7
PORTOCEL AMPLIA ATIVIDADES COM O OBJETIVO DE DOBRAR DE TAMANHO EM DEZ ANOS .....	9
CMA CGM REFORÇA PRESENÇA NO BRASIL COM CONTROLE DE TERMINAL EM SANTOS .....	11
PORTO ITAPOÁ CONCLUI EXPANSÃO DE R\$ 500 MILHÕES E QUER SUBIR NO RANKING DE CONTÊINERES .....	12
PORTO DO ITAQUI AMPLIA POTENCIAL LOGÍSTICO E SE DESENVOLVE COM ZPE.....	13
O NOVO EIXO DA COMPETITIVIDADE PORTUÁRIA .....	14
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>15</b>
AEROPORTO DE GARANHUNS RECEBERÁ R\$ 22,1 MILHÕES EM INVESTIMENTOS POR MEIO DO AMPLIAR .....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>16</b>
EDITORIAL – A NOVA SOBERANIA LATINO-AMERICANA .....	17
LOGÍSTICA - OPINIÃO – ARTIGOS - CABOTAGEM NO BRASIL: ENTRE O POTENCIAL E A REALIDADE.....	17
POLÍTICA – NÚMERO DE ELEITORES 60+ CRESCER 74%.....	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - ALCKMIN VISITA PÓLO INDUSTRIAL DE CUBATÃO E DESTACA AVANÇO DA INDÚSTRIA .....	21
<i>Alckmin em Cubatão</i> .....	21
<i>Estratégia</i> .....	21
<i>Ganhos ambientais</i> .....	21
<i>O destino das terras raras</i> .....	21
POLÍTICA – MOBILIZAÇÃO PROGRESSISTA É A ESPERANÇA, DIZ LULA .....	21
POLÍTICA – PT DO RIO OFICIALIZA APOIO A EDUARDO PAES, DO PSD .....	23
TRANSPORTES – RODOVIAS – REDUÇÃO DA JORNADA PODE ELEVAR CUSTOS E AFETAR EMPREGOS, APONTA ESTUDO .....	23
TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DO AÇU TERÁ NOVO CONDOMÍNIO LOGÍSTICO E PÁTIO PARA CAMINHÕES .....	25
TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DE MACEIÓ PARTICIPA DE EVENTO INTERNACIONAL DE CRUZEIROS EM MIAMI .....	26
TRANSPORTES - PORTOS - OPINIÃO - DA AGENDA AMBIENTAL À ESTRATÉGIA: O AVANÇO DO ESG NO SETOR PORTUÁRIO.....	27
TRANSPORTES – AEROPORTOS - RECIFE CRIA GRUPO PARA ACOMPANHAR INVESTIMENTOS NO ENTORNO DO AEROPORTO.....	28
TRANSPORTES - AVIAÇÃO – AMERICAN AIRLINES REJEITA FUSÃO COM UNITED E CITA RISCOS À CONCORRÊNCIA.....	29
MINERAÇÃO – AMÉRICA LATINA BUSCA AVANÇAR NA INDUSTRIALIZAÇÃO DE MINERAIS CRÍTICOS .....	30
BE JOB – OPINIÃO - GOVERNANÇA EPISTÊMICA: QUEM CONTROLA O CONHECIMENTO, CONTROLA A DECISÃO .....	31
COMÉRCIO EXTERIOR – EM FEIRA NA ALEMANHA, LULA DEFENDE INDÚSTRIA VERDE E ACORDOS COMERCIAIS .....	33
COMÉRCIO EXTERIOR – EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA CAI 6,6% .....	35
COMÉRCIO EXTERIOR – EM TRÊS MESES, VENDAS À CHINA ALCANÇAM 42% DA COTA TARIFÁRIA .....	36
FINANÇAS – VIÉS DO IBOVESPA SEGUE POSITIVO, DIZEM ANALISTAS .....	36
JUSTIÇA – PRISÃO DOMICILIAR DE BOLSONARO TEM APOIO DE 56%.....	38
JUSTIÇA – STF DERRUBA LEI DE SC QUE PROIBIA COTAS RACIAIS.....	39
INTERNACIONAL – “QUERO ENCORAJAR CATÓLICOS, NÃO DEBATER COM TRUMP .....	40
INTERNACIONAL – EUA ACUSAM IRÃ DE VIOLAR CESSAR-FOGO EM ORMUZ.....	40
INTERNACIONAL – PETRO VAI PROCESSAR PRESIDENTE DO EQUADOR.....	41
INTERNACIONAL – COREIA DO NORTE LANÇA MÍSSEIS EM ÁGUAS ORIENTAIS.....	42
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>43</b>
LULA: BRASIL PODE SE TRANSFORMAR EM UMA ARÁBIA SAUDITA DOS COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS .....	43
MINERADORA AMERICANA COMPRA SERRA VERDE, DE TERRAS-RARAS, E AVALIA NEGÓCIO EM US\$ 2,8 BILHÕES .....	44
'É NATURAL QUE HAJA REDUÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO', DIZ ALCKMIN .....	46
DEPOIS DE DISPARADA, PREÇO DO PETRÓLEO DESACELERA À ESPERA DE UM ACORDO DE PAZ ENTRE EUA E IRÃ .....	47
GILMAR PEDE A MORAES QUE ZEMA SEJA INVESTIGADO NO INQUÉRITO DAS FAKE NEWS APÓS CRÍTICAS AO STF.....	48
BRASKEM DIZ QUE NOVONOR ASSINA ACORDO PARA VENDA DO CONTROLE DA COMPANHIA PARA O FUNDO SHINE I .....	49
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>50</b>
MINERAÇÃO: VOTORANTIM ESTÁ NA RETA FINAL DE VENDA DA PRODUTORA DE ZINCO NEXA, EM NEGÓCIO DE R\$ 7 BI.....	50
NOVONOR PASSA CONTROLE DA BRASKEM PARA IG4 E ACORDO DE ACIONISTAS SERÁ FECHADO COM PETROBRAS.....	53
USA RARE EARTH COMPRA MINERADORA BRASILEIRA SERRA VERDE POR US\$ 2,8 BI PARA GARANTIR TERRAS RARAS .....	54



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 067/2026  
Página 3 de 67  
Data: 20/04/2026  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>55</b>
PONTE DE GUARATUBA USA 23 MIL PNEUS RECICLADOS PARA ASFALTO .....	55
BNDES CAPTA R\$ 4,1 BI COM ALEMANHA E INSTITUIÇÕES EUROPEIAS PARA FUNDO CLIMA E OUTROS PROJETOS VERDES NO BRASIL .....	56
APREENSÃO DE NAVIO IRANIANO PELOS EUA COLOCA CESSAR-FOGO EM RISCO .....	57
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>59</b>
EMPRESA AMERICANA COMPRA MINERADORA BRASILEIRA DE TERRAS RARAS POR US\$ 2,8 BILHÕES.....	59
GOVERNO APONTA CIDADES NA FRONTEIRA COM PERU E BOLÍVIA COMO PORTA DE ENTRADA DE DROGAS NA .....	61
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>63</b>
PETROBRAS INVESTIRÁ US\$ 450 MILHÕES EM PROJETO DE MONITORAMENTO SÍSMICO .....	64
MARINHA INCORPORA 1ª FRAGATA DA CLASSE TAMANDARÉ NA PRÓXIMA SEXTA-FEIRA (24) .....	64
ADÉSIO BRANDÃO CHEGA À DIRETORIA DE OPERAÇÕES DA SUPERGASBRAS .....	65
USP, IPT, SHELL E FAPESP CRIAM CENTRO DE INOVAÇÃO EM TECNOLOGIAS OFFSHORE E SUBMARINA .....	65
PETROBRAS VAI PARTICIPAR DE NOVO BLOCO DE O&G EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE.....	66
TEMPORADA DE CRUZEIROS 2025/2026 ENCERRA COM QUEDA DE 20% NO NÚMERO DE PASSAGEIROS.....	67
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>67</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	67

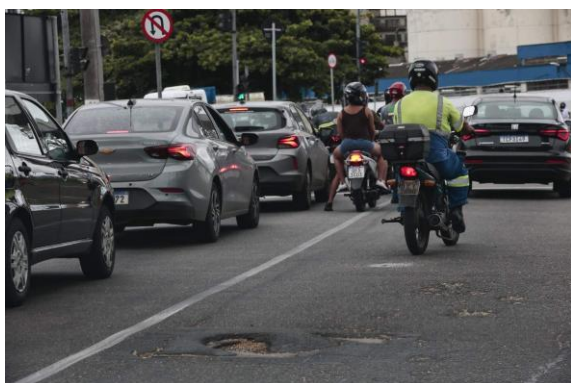


## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### BURACOS EM AVENIDA DO PORTO DE SANTOS CAUSAM ACIDENTES E SÉRIOS PROBLEMAS NO LITORAL DE SÃO PAULO

Com manutenção falha, asfalto da Via Perimetral está em condições críticas, aumentando o risco de incidentes

*Por Ted Sartori 19 de abril de 2026*



#### ***A Avenida Perimetral, em Santos, oferece risco de acidentes devido aos buracos (Alexsander Ferraz/AT)***

Responsável por receber um grande fluxo de veículos, a Avenida Perimetral liga dois pontos importantes de Santos - o Centro Histórico e a Ponta da Praia -, movimentando a economia e o Porto. Apesar da importância, há um grande volume de buracos e irregularidades no asfalto que acabam causando sérios problemas. Um bom exemplo disso é mostrado em vídeo que circula nas redes sociais desde 23 de março: um

motociclista sofreu uma queda na via, sentido Centro. Embora ele não tenha ficado ferido, a imagem impressiona pelo tombo. Com o trânsito constante de veículos pesados, há riscos de acidentes mais graves.

A Reportagem de A Tribuna percorreu os dois sentidos da Perimetral (Sérgio da Costa Matte e Mário Covas Júnior) na última semana. Nesse período, constatou situações que atrapalham o dia a dia de quem depende do local para transitar. Há buracos de todos os tamanhos em trechos em que a velocidade dos veículos acaba sendo maior e também onde é menor, como perto da curva onde está o monumento ao trabalhador portuário, para quem se dirige à Ponta da Praia.

Nas proximidades da passarela utilizada pelos turistas do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, o desnivelamento da pista é grande, o que se repete em alguns outros pontos. No caminho entre as avenidas Senador Dantas e Siqueira Campos, na parte de trás da sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), os buracos também proliferam. Quando a Perimetral vira Mário Covas Júnior, a situação é um pouco melhor relacionada à quantidade de buracos e o desnivelamento, mas ainda existem.

Nota-se também ao longo de todo o trecho percorrido que existem serviços de tapa-buracos - pela cor do asfalto muitos deles parecem ser relativamente recentes. Uma dessas operações, inclusive, acontecia no sentido Centro, na altura da Avenida Afonso Pena. De qualquer forma, é igualmente perceptível que ainda existe muito o que fazer para melhorar as condições de quem trafega pela Perimetral.

#### **Outro lado**

Procurada, a APS informou, em nota, que os trabalhos de repavimentação foram retomados no dia 13 de março, após a conclusão de uma nova licitação.

“A empresa anteriormente responsável pelo serviço manifestou interesse em rescindir o contrato em agosto de 2025. A rescisão não ocorreu, e o contrato se encerrou em 6 de fevereiro deste ano, mas a empresa apresentou queda no nível de atendimento. Isso, somado às condições climáticas do período e o intervalo para o início das atividades do novo contrato, impactou as condições das vias”, explica o texto.



O novo contrato de manutenção de vias em ambas as margens do Porto de Santos e em áreas sob a responsabilidade da Autoridade Portuária tem prazo de 30 meses de duração. O compromisso, de acordo com a APS, abrange a recuperação de pavimento asfáltico e de paralelepípedos, reparos no sistema de drenagem de águas pluviais e o fornecimento de equipamentos, materiais e mão de obra para a execução dos trabalhos, entre outros serviços especializados.

Após a retomada, observa a APS, os trabalhos vêm ocorrendo diariamente. Como exemplo, a empresa pública federal cita a Avenida Augusto Barata, em frente à BTP, sentido Ponta da Praia, e a Avenida Antônio Prado, no trecho entre a Rua Cristiano Otoni e a passagem de nível do Armazém 1. Nos dois casos, recapeamento.

A Autoridade Portuária explica que os serviços de recapeamento ocorrerão nos trechos identificados com essa necessidade. “Eles iniciaram em 13 de março deste ano e continuam conforme definido em cronograma. Já a operação tapa-buracos ocorre diariamente, sob demanda”.

### **Caminhoneiros sofrem com situação da pista**

Os caminhoneiros que vêm ao Porto de Santos não escondem a insatisfação com os problemas envolvendo as vias da Perimetral e da Avenida Mário Covas Júnior.

Com 52 anos e na profissão há 10, Adélio Dorcelino Enguel é de Araçatuba e está semanalmente no complexo santista. “É ruim demais, uma buraqueira incrível. Imagine o fluxo de caminhões nesse trecho do Porto. É muito grande. Não há asfalto que resista. Tudo trincando, aí chove e a água penetra ali, estragando todo o asfalto”, analisa, apontando para o cenário que se apresentava bem à frente dele.

Nascido em Paranavaí, no Paraná, Renato Marteli tem 32 anos e, embora seja caminhoneiro há cinco, passou a frequentar o Porto de Santos nos últimos seis meses. Apesar do pouco tempo, a percepção é a mesma. “Tenho visto muitos buracos, desnivelamento de pista e o trânsito. Eu acho que sempre aumenta (a quantidade de buracos)”, comentou, enquanto almoçava.

### **Só piora**

Outro que aproveitava para comer era o também paranaense Claudedir Gonçalves, de Jandaia do Sul. Com 39 anos, ele trabalha na estrada desde 2015 e existem ocasiões em que vem até duas vezes por semana ao complexo santista. “Sempre foi ruim. Nunca vi melhor. Sempre acabo descobrindo algum buraco novo na via. Parece que tampam um e surgem dois”, sentencia.

### **Ciclovía do local também precisa de melhorias**

A ciclovía existente no mesmo trecho percorrido pela Reportagem também merece atenção. Apesar da pintura e sinalização, em especial no trecho da Avenida Mário Covas Júnior, o presidente da Associação Brasileira de Ciclistas (ABC), Jessé Teixeira Félix, lembra que manutenção não se restringe a isso e, embora valorize o diálogo da entidade com a Autoridade Portuária de Santos (APS), pede cuidados constantes e melhorias.

“Na da Perimetral (Sérgio da Costa Matte), falta, por exemplo, uma iluminação melhor e demarcação de solo mais clara. A passagem entre o final da ciclovía e a entrada na da João Pessoa é o maior problema. Ninguém sabe que ali é uma passagem de bicicletas e há um trânsito pesado de caminhões. Não há pintura nem demarcação”, afirma Jessé, que solicita também a colocação de defensas para proteger o ciclista em caso de queda.

Na ciclovía da Mário Covas Júnior, o presidente da Associação Brasileira de Ciclistas pede iluminação e piso melhores. “Ele (o piso) é muito ruim. Tem que ser trocado com urgência. Quem tem bicicleta de alto rendimento tem medo de perdê-la não por roubo, mas em razão do piso. Preferem usar o viário disputando espaço com os caminhões”, justifica.

### **Revitalização**

Em nota, a APS informa que concluiu em dezembro passado uma revitalização, “que teve como finalidade reestabelecer as condições adequadas de uso da ciclovia, promovendo maior segurança aos ciclistas e melhoria da acessibilidade urbana e incentivo ao uso de meios de transporte não motorizados”.

As atividades realizadas ao longo do trecho, segundo a empresa pública federal, foram o alteamento da ciclovia para nivelamento com a calçada existente, manutenção das calçadas, execução de nova pintura e sinalização horizontal e vertical, e ajuste nas drenagens e tampas de bueiros existentes. “Todas atenderam aos requisitos técnicos de acessibilidade e segurança estabelecidos pelas normas vigentes”.

Além disso, acrescenta a APS, a adequação dos trechos críticos “contribui para eliminação de situações de riscos, proporcionando mais conforto e proteção aos usuários, além da promoção da integração da infraestrutura cicloviária do Município, em consonância com as diretrizes de mobilidade sustentável adotadas pela cidade de Santos”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 19/04/2026**

## PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AVANÇA COM NOVO ACESSO VIÁRIO E SISTEMA DIGITAL PARA OPERAÇÕES

Porto prepara próximos passos de olho em novos tipos de carga

**Por Maurício Martins, enviado a São Paulo 19 de abril de 2026 às 22:11**



**Ernesto Sampaio é presidente do Porto de São Sebastião, administrado pelo Governo do Estado (Foto: Sílvio Luiz/AT)**

A reta final das obras do Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios e o avanço de uma solução digital para integrar operações portuárias estão atualmente entre as principais frentes do Porto de São Sebastião. A expectativa é de que o novo acesso viário mude a dinâmica de circulação de caminhões na cidade.

“Estamos nas obras finais do Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios, que vai ser inaugurado agora no final do mês de abril, mais um acesso terrestre direto do Porto e o viaduto de saída. Com isso, os caminhões que acessam o Porto de São Sebastião não vão interferir no trânsito da cidade”, explica Ernesto Sampaio, presidente do Porto de São Sebastião.

Localizado no Litoral Norte paulista, o Porto de São Sebastião atua na movimentação de cargas diversas e busca ampliar sua participação logística com investimentos em infraestrutura e tecnologia. Entre os projetos em andamento está o Port Community System (PCS), que deve entrar em funcionamento nos próximos meses. Trata-se uma plataforma digital voltada à integração de agentes e processos portuários.

“Temos o nosso protótipo, vamos dizer assim, do Port Community System. A gente já tinha dado uma prévia no ano passado e agora ele está 90% pronto. A nossa ideia era de que a gente já pudesse apresentar funcionando, mas preferimos consolidar um pouco mais os módulos para poder permitir que os usuários do Porto pudessem usufruir um pouco, testar, e aí até o final de julho a gente poder divulgar para a comunidade portuária”, detalha o presidente.

Outro tema em destaque é o arrendamento da área SSB01, considerado estratégico para a expansão das operações. O projeto segue em análise por órgãos federais, com expectativa de avanço ainda neste ano.

“Estamos com uma expectativa muito grande de uma nova revisão (do processo), por parte do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Infra SA, e na torcida para que o leilão aconteça ainda este ano”.

As novidades foram apresentadas durante a Intermodal South America 2026, realizada entre os dias 14 e 16 de abril, no Distrito Anhembi, em São Paulo. Considerado o principal evento de logística das Américas, o encontro reúne empresas, autoridades e especialistas do setor para discutir tendências, inovação e oportunidades de negócios.

“É a 30ª edição da Intermodal e o Porto de São Sebastião está sempre presente com os nossos parceiros, operadores portuários, agências marítimas e os trabalhadores portuários avulsos, que estão conosco também”, afirma Sampaio.

Além de acompanhar tendências, o porto também aproveitou o evento para prospectar novos negócios e cargas, ampliando o portfólio de operações.

“Foi excelente a intermodal, principalmente na parte de inovação, tecnologia, a gente viu coisas novas que a gente se interessa muito. E novos negócios, que infelizmente eu não posso revelar aqui a pedido do próprio cliente, mas tem coisas diferentes que vão acontecer aí no Porto São Sebastião, uma carga bem diferente que a gente nunca movimentou”, finaliza o presidente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 19/04/2026

### **“INFRAESTRUTURA É UM UNIVERSO DE INVESTIMENTOS DE LONGO PRAZO”, DIZ DIRETOR DA SANTOS BRASIL**

A Tribuna entrevista Daniel Pedreira Dorea, diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil

**Por Ted Sartori 19 de abril de 2026 às 16:32**



**“Simplificar o arcabouço regulatório já resolveria muita coisa, com definição clara de papéis e responsabilidades, respeitando-se as competências estabelecidas” (Dimmy Falcão/ Especial para A Tribuna)**

Contratos, estudos, previsibilidade e investimentos. São algumas palavras que fazem parte do cotidiano portuário e, logicamente, de Daniel Pedreira Dorea, diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil. Em entrevista para A Tribuna, ele fala sobre esses temas e os desafios em torno deles, como o

reequilíbrio econômico-financeiro de contratos e o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea).

### **Quais são os conceitos mais técnicos e estratégicos ligados à viabilidade econômica de projetos de infraestrutura portuária?**

Como unir as duas vertentes com sucesso? Sob a ótica da viabilidade, um investimento em infraestrutura pode ser analisado a partir de dois prismas: o financeiro e o econômica. Basicamente, a primeira foca no retorno financeiro esperado do projeto, ou seja, se aquele determinado investimento gerará caixa suficiente para cobrir os seus custos, pagar o financiamento tomado e dar retorno aos investidores do empreendimento. Já a viabilidade econômica avalia externalidades positivas que transcendem o retorno financeiro, como desenvolvimento nacional e regional, ganhos de eficiência e produtividade, bem-estar social. Enfim, benefícios para a sociedade em geral. Sem dúvidas, a partir da década de 1990, com os arrendamentos portuários, além das próprias autorizações para terminais de uso privado, o Brasil experimentou um progresso enorme no setor portuário, atraindo capital privado



que permitiu a expansão da capacidade e a modernização de terminais, a oferta de serviços portuários e logísticos de qualidade, reduzindo custos operacionais e contribuindo para a competitividade de toda a cadeia do comércio exterior brasileiro.

### **Como o Valor Presente Líquido (VPL) influencia decisões de investimento em terminais portuários?**

O VPL é uma importante ferramenta em finanças para decisões de investimento, embora não seja a única e, por isso mesmo, recomendável combiná-la com outros instrumentos de análise, como a TIR (Taxa Interna de Retorno, uma métrica financeira que indica a rentabilidade potencial de um projeto ou investimento, expressa como uma porcentagem anualizada) e o payback (tempo necessário para recuperar o investimento inicial de um projeto), para citar outros dois. Em termos simples, o VPL aponta o valor presente dos fluxos de caixa futuros, descontados a uma determinada taxa. Em tese, se o VPL é maior do que zero, o investimento cria valor. Há um conceito implícito de suma relevância, que é a noção do valor temporal do dinheiro, porque R\$ 1 hoje vale mais do que R\$ 1 amanhã. O VPL indica justamente quanto aquele R\$ 1 futuro deveria valer no tempo presente.

### **Quais os principais desafios do reequilíbrio econômico-financeiro de contratos, especialmente diante de mudanças de cenário, revisões regulatórias e eventos não previstos?**

Qualquer discussão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato é, logo na partida, desafiadora. Natural que assim seja, porque as hipóteses de aplicação são e devem ser restritivas, por exemplo, quando ocorrem eventos imprevisíveis ou não previstos, com consequências excessivamente onerosas. Demonstrar a causalidade desses eventos extraordinários e supervenientes sobre os contratos firmados não é tarefa simples. E, em projetos de infraestrutura portuária, isso se torna ainda mais complexo porque são contratos de longuíssima duração. Na Santos Brasil, por exemplo, há arrendamentos com 50, 70 anos de prazo, então a única certeza que temos ao realizar um dado investimento é que aquela equação econômico-financeira original restará frustrada, para o bem ou para o mal. Por certo, a foto será diferente do filme. E o capital alocado por qualquer investidor ou empresário pressupõe o risco eventual de se obter retornos mais baixos do que o esperado. Por outro lado, também pode se extrair retornos mais altos do que a projeção inicial. É do jogo. O risco é um misto de perigo e oportunidade. Porém, o Estado também não deve exigir sacrifícios impossíveis do empresário se, por circunstâncias alheias à matriz de risco, extraordinárias ou imprevisíveis, a execução do contrato tornou-se excessivamente onerosa. Aliás, é do próprio interesse do Estado restaurar o equilíbrio contratual e assim permitir a continuidade do contrato em condições balanceadas.

### **Os investimentos em terminais portuários geralmente esbarram na burocracia. Como ela impacta prazos, segurança jurídica e a própria atratividade de novos investimentos no setor?**

Particularmente, eu não vejo a burocracia por si só como entrave ao investimento no setor portuário. Em seus 28 anos, a Santos Brasil já investiu mais de R\$ 12 bilhões, sendo algo da ordem de R\$ 4 bilhões somente nos últimos cinco anos, então é um claro exemplo de que consideramos atrativo investir no setor portuário brasileiro. E, salvo engano, somente em 2025 a infraestrutura como um todo atraiu quase R\$ 300 bilhões em investimentos, sendo a maior parte aplicada por agentes privados. Então, sinceramente, a barreira da atração e acesso ao capital privado já foi superada. Agora, inegavelmente, o Brasil é um país de alta complexidade jurídico-regulatória, o que termina demandando uma análise muito criteriosa na alocação de capital e, dadas algumas idiosincrasias, exigindo um prêmio de risco mais elevado. A meu ver, esses efeitos colaterais indesejados estão no preço. O que não gosto é de incertezas, porque esse é um risco difícil de aferir.

### **Quais são os principais entraves para garantir previsibilidade e equilíbrio nos contratos de longo prazo?**

Essa é uma pergunta sem resposta, na minha opinião, porque, em contratos de longo prazo, é impossível garantir que o resultado ocorra exatamente como projetado nas premissas. Para alocar capital, levo mais em consideração o valor esperado do que a precisão sonhada, porque ter essa disciplina é mais útil para avaliar o retorno potencial de um investimento ponderado pelos riscos e ganhos prováveis, mas jamais certos. No fim do dia, melhor ter instrumentos administrativos mais céleres, com regras estáveis e conhecidas, que dê a segurança necessária para que as partes



envolvidas, inclusive os agentes públicos, possam avaliar as circunstâncias de maneira objetiva e, conforme o caso, restaurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

### **Ainda sobre burocracia: no que ela pode ser minimizada ou simplificada para que os investimentos saiam com mais celeridade?**

Até porque, muitas vezes, a demora para se aprovar algo é tanta que já é necessária uma atualização... Simplificar o arcabouço regulatório já resolveria muita coisa, com definição clara de papéis e responsabilidades, respeitando-se as competências estabelecidas. Há uma complexidade muito grande no modelo brasileiro que impacta a previsibilidade e, em alguma medida, a confiança institucional. Somente no ecossistema da Santos Brasil, corriqueiramente, lidamos com Poder Concedente (Ministério de Portos e Aeroportos), quatro Autoridades Portuárias distintas, duas agências reguladoras (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, a ANP), o Tribunal de Contas da União (TCU) e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Isso em nível federal, sem contar todos os demais stakeholders estaduais e municipais. O capital gosta de estabilidade. Infraestrutura é um universo de investimentos de longo prazo, de maturação lenta e intensivo em capital, logo previsibilidade, neutralidade e flexibilidade regulatórias são desejáveis. A questão é que o mundo roda em alta velocidade e os avanços tecnológicos ocorrem em ciclos muito mais curtos do que os prazos contratuais. Hoje, na Santos Brasil estamos investindo em automação, eletrificação, robotização, etc., que não eram soluções factíveis até poucos anos atrás. Então, se a regulação não é flexível, cria-se um paradoxo em que o investimento originalmente pactuado se torna ineficiente, seja sob a ótica da alocação de capital, seja da utilidade para a própria sociedade.

### **Qual a importância do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea)? Até que ponto esses estudos conseguem prever cenários futuros ou se, na prática, acabam sendo um exercício de futurologia, considerando as variáveis de mercado, câmbio, demanda e mudanças regulatórias ao longo do tempo?**

O Evtea é um estudo-base, um raio-x indicativo se determinado projeto de infraestrutura é ou não viável, em tese. Como ponto de partida, é uma ferramenta importante para a gestão pública tomar a decisão de tirar um projeto do papel, inclusive atrair investidores. Agora, precisa ser encarado como uma mera fotografia, porque o roteiro será contado ao longo de muitos anos e, sem dúvida alguma, aquelas premissas e variáveis originais não se realizarão como imaginadas. Logo, o Evtea deve ser adaptável à realidade posta, e não inflexível no tempo.

### **Ainda sobre o Evtea, como ele pode ser simplificado para que o processo envolvendo esses investimentos portuários aconteça com mais rapidez?**

No setor portuário, em especial na operação de terminais, em que os preços são livremente pactuados e inexistente relação de hipossuficiência entre operadores e clientes, o objetivo institucional deveria ser avançar para uma regulação mais focada em resultado e desempenho, com KPIs (Indicadores-Chave de Desempenho) claros para medir o resultado esperado. Menos microgerenciamento regulatório sobre no que investir e mais foco no que precisa ser entregue, por exemplo, capacidade instalada, nível mínimo de produtividade, qualidade do serviço prestado e sustentabilidade ambiental.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 19/04/2026*

## **PORTOCEL AMPLIA ATIVIDADES COM O OBJETIVO DE DOBRAR DE TAMANHO EM DEZ ANOS**

Empresa expande atuação, investe em tecnologia e mira crescimento com entrada em Santos  
**Por Maurício Martins, enviado a São Paulo 19 de abril de 2026 às 16:30**

A Portocel vem estruturando um crescimento apoiado na diversificação de cargas, em projetos de expansão e na incorporação de tecnologias às operações portuárias. O movimento acompanha uma evolução recente do terminal de Aracruz, no Espírito Santo, que quase dobrou seu Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) nos últimos cinco anos e passa por um reposicionamento estratégico para ampliar a presença no mercado logístico nacional.



***A gerente de Estratégia, Gestão e Novos Negócios da Portocel, Valéria Becalli Provete, fala sobre a expansão da empresa ( Foto: Divulgação )***

Segundo a gerente de Estratégia, Gestão e Novos Negócios da Portocel, Valéria Becalli Provete, o reposicionamento amplia o alcance da companhia, que busca se consolidar como uma fornecedora de soluções logísticas para o Sudeste e para o País. A empresa também prepara um novo projeto de expansão, ainda em fase de estruturação, além de avançar na estratégia de crescimento fora do Espírito Santo, com destaque para a

entrada em Santos.

“Esse reposicionamento de Aracruz traz uma conexão, uma oferta de solução logística para o país, para a região sudeste, na nossa área de atuação. E também estamos na preparação de um projeto de expansão que a gente vem buscando construir e que acreditamos que logo-logo teremos informações para o mercado”, disse.

A executiva destacou que a atuação em Santos deve ampliar o share da companhia, aproveitando a experiência acumulada ao longo de quase cinco décadas, especialmente na movimentação de celulose.

“Fora do Espírito Santo, como operador portuário e operador logístico, passa por uma proposta de que a Portocel, com a sua entrada nas operações de Santos, alavanque ainda mais a sua atuação no mercado, o share de mercado, principalmente conectado à experiência e à expertise que a gente tem nas movimentações de celulose”.

A empresa participou da Intermodal South America 2026 com estande próprio, apresentando ao mercado essa estratégia de crescimento e seu portfólio de soluções. Realizado entre os dias 14 e 16 de abril, no Distrito Anhembi, em São Paulo, o evento é o principal encontro dos setores de logística, transporte de cargas e comércio exterior das Américas, reunindo empresas, autoridades e especialistas do segmento.

“São 48 anos de experiência, então a gente acredita que a gente tem muito a ofertar ao mercado e essa configuração é parte e sustenta a estratégia de desenvolvimento do nosso negócio”, afirmou Valéria.

Entre os diferenciais apresentados pela Portocel na feira estão iniciativas ligadas à inovação operacional. “Fomos o primeiro Porto da América Latina a homologar o calado dinâmico como ferramenta de acompanhamento de marés para a entrada e saída e gestão de risco de manual. Também o primeiro a homologar as operações em veículos autônomos, hoje a gente já dispõe de dois conjuntos que operam de forma autônoma”.

A empresa também vem incorporando inteligência artificial às suas operações e desenvolveu, em parceria com outras companhias do setor, um equipamento automático — o spreader — que já é utilizado não apenas em suas instalações, mas também em terminais no exterior.

“E a gente vem implementando inteligência artificial nas nossas operações, continuamente, e temos a patente de um equipamento automático, que é o spreader, que já opera não só no nosso site, mas também outros, inclusive fora do Brasil, desenvolvida em parceria com outras empresas aí do setor.”

Com esse conjunto de iniciativas, a Portocel projeta uma expansão relevante para os próximos anos, apoiada em tecnologia, novos projetos e ampliação geográfica das operações.

“Então a gente levou para intermodal todo esse diferencial, acreditando que o negócio de Portocel dobrará de tamanho aí nos próximos dez anos, que é o objetivo que temos para o nosso negócio.”

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 19/04/2026*

## CMA CGM REFORÇA PRESENÇA NO BRASIL COM CONTROLE DE TERMINAL EM SANTOS

Grupo amplia atuação logística integrada no País e faz investimentos no maior terminal de contêineres do país santista

*Por Bárbara Farias e Maurício Martins, enviados a São Paulo 19 de abril de 2026*



**A CEO da CMA CGM no Brasil, Neusa Marcelino destaca as subsidiárias, como a Mercosul Line (Foto: Sílvio Luiz/AT)**

A presença mais robusta com a recente aquisição da Santos Brasil, marca um novo momento da CMA CGM no País, combinando operação marítima, logística e infraestrutura portuária sob uma mesma estratégia de crescimento. O grupo francês, que já atua há mais de duas décadas no mercado brasileiro, agora reforça o foco na expansão do maior terminal de contêineres (Tecon) do Porto de Santos.

“A CMA CGM está no Brasil há pouco mais de 22 anos, com crescimento ao longo do tempo. A aquisição da Santos Brasil foi mais de um passo. Não só para consolidar a nossa contínua expansão, mas para, de certa forma, apoiar a posição estratégica da empresa no Brasil” afirma a CEO da CMA CGM no Brasil, Neusa Marcelino.

No País, o grupo opera por meio de seis subsidiárias, com atuação complementar ao longo da cadeia logística. Entre elas estão a própria CMA CGM, no longo curso, a Mercosul Line, voltada à cabotagem, a Santos Brasil, responsável por operações portuárias, além de empresas de logística e transporte terrestre. A estrutura permite ao grupo atuar de forma integrada, ainda que mantendo a independência operacional entre as unidades.

Apesar da diversificação de negócios, a companhia mantém uma diretriz clara de governança, com autonomia entre as subsidiárias. Segundo a executiva, essa estratégia busca preservar a integridade das operações e evitar conflitos entre as diferentes áreas de atuação.

“A CMA funciona em todos os países de forma similar, em que as subsidiárias são independentes umas das outras. A gente acredita que isso é a integridade, o DNA da empresa. Então, a estrutura da Santos Brasil permanece, sob a gestão muito eficiente, efetiva e super competente de Antonio Carlos (Sepúlveda, CEO da Santos Brasil)”, diz.

A executiva também destacou o papel estratégico do ativo em Santos e a continuidade dos investimentos no terminal, diante do crescimento da demanda e da relevância do porto para o comércio exterior brasileiro.

“Para a expansão do Porto, sabemos a responsabilidade que a gente carrega, sendo a maior acionista hoje. Então a expansão vai continuar e os investimentos também”, afirma.

A aquisição representa ainda um movimento alinhado à presença global do grupo em infraestrutura portuária. A CMA CGM já opera dezenas de terminais ao redor do mundo, em diferentes modelos de concessão e participação.

“É a primeira vez que a CMA tem um terminal próprio no Porto de Santos, mas a gente já operava Fortaleza (CE) no Brasil e já dispunha de 58 terminais a nível mundial. Hoje a CMA tem 62 terminais no mundo. Alguns são TUP (terminal de uso privado), alguns foram aquisições, algumas concessões”, completa.

A empresa participou da Intermodal South America 2026, realizada entre os dias 14 e 16 de abril, no Distrito Anhembi, em São Paulo. Considerado o principal evento de logística, transporte de cargas e comércio exterior das Américas, o encontro reúne empresas, autoridades e especialistas do setor para apresentação de soluções, tendências e novos investimentos.

Para a CMA CGM, a presença no evento reforça o relacionamento com clientes e parceiros e evidencia o posicionamento do grupo como operador logístico integrado, com atuação que vai do transporte marítimo à infraestrutura portuária e à logística terrestre no Brasil.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 19/04/2026*

## PORTO ITAPOÁ CONCLUI EXPANSÃO DE R\$ 500 MILHÕES E QUER SUBIR NO RANKING DE CONTÊINERES

Terminal catarinense conclui quarta fase de expansão e projeta novos investimentos  
**Por Maurício Martins, enviado a São Paulo 18 de abril de 2026 às 21:37**



**Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá, está sempre pensando nas próximas ampliações (Foto: Sílvio Luiz/AT)**

O Porto Itapoá (SC) está na reta final da quarta fase de expansão, um ciclo de investimentos de cerca de R\$ 500 milhões que deve ampliar a capacidade do terminal e prepará-lo para absorver a demanda de cargas da região Sul e do Centro-Oeste. A estratégia da empresa combina crescimento interno com melhorias nos acessos logísticos, buscando garantir fluidez no escoamento de mercadorias.

“Estamos na finalização da nossa quarta fase de expansão. Uma fase que basicamente vai aumentar a nossa capacidade para poder atender toda essa demanda reprimida de outros portos, de Santa Catarina, do Paraná, enfim, de toda a região centro-oeste do País”, explica o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten.

O terminal privado também vem direcionando esforços para além do cais, em parceria com o Governo Estadual, com o objetivo de acompanhar o crescimento da operação com infraestrutura adequada no entorno.

“Estamos procurando demonstrar que é possível você investir em infraestrutura, não apenas dentro do terminal, mas também em tudo que acontece ao redor, em termos de acessos, sejam marítimos ou rodoviários e até ferroviários”.

Entre os destaques da expansão está a incorporação de um novo portêiner (guindaste de cais), elevando o terminal ao grupo restrito de operadores no Brasil com oito ou mais equipamentos desse tipo, patamar que compartilha com grandes players do setor. A modernização, segundo Ricardo Arten, é determinante para ganhos de produtividade.

“Hoje nós estamos no hall seletor de terminais portuários de contêineres no Brasil que tem oito ou mais portêineres, junto com o Santos Brasil e BTP”.

Com foco em eficiência operacional, o Porto Itapoá vem se consolidando entre os principais movimentadores do País. Após encerrar o último ano como o terceiro maior terminal de contêineres do Brasil, a meta agora é avançar uma posição no ranking. “Neste ano estamos buscando, pelo menos, o segundo lugar”, projeta Arten.

A busca por eficiência também se reflete na percepção dos clientes. O terminal acumula os melhores índice de recomendação do cliente, o Net Promoter Score (NPS), segundo levantamento do Instituto Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC), resultado que, segundo Arten, é fruto de investimentos constantes em tecnologia e inovação.

“Por dez anos consecutivos nós conseguimos, na pesquisa do IBRC, ser o melhor NPS, o terminal mais recomendado pelos clientes que utilizam a logística brasileira”, lembra o CEO.

O Porto itapoá participou da Intermodal South America 2026 com um estande próprio no Distrito Anhembi, em São Paulo. Considerada o maior evento de logística das Américas, a feira reúne operadores, embarcadores e fornecedores para discutir tendências, apresentar soluções e fortalecer relações comerciais.

“A Intermodal é boa por dois motivos. Primeiro, para reencontrar os amigos. O outro é a importância de as pessoas, nossos clientes, parceiros, fornecedores, saberem da nossa expansão, para que eles possam se programar, não apenas para este ano, mas num horizonte de 5, 10 anos para frente”, analisa Arten.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 18/04/2026*

## PORTO DO ITAQUI AMPLIA POTENCIAL LOGÍSTICO E SE DESENVOLVE COM ZPE

Terminal maranhense apresenta vantagens geográficas, tem projetos de atração de investimentos e iniciativas de inovação

**Por Maurício Martins, enviado a São Paulo 18 de abril de 2026 às 16:05**



**Oquerlina Costa lidera o Porto do Itaqui e destaca potencial do Maranhão na atração e beneficiamento de cargas ( Foto: Sílvio Luiz/AT )**

O Porto do Itaqui, no Maranhão, reforça a posição estratégica no comércio internacional ao experimentar ganhos logísticos relevantes e investir em novos projetos voltados à atração de investimentos. Entre os principais diferenciais está a redução no tempo de escoamento de cargas, que pode chegar a até uma semana em relação aos portos do Sul e Sudeste do País, além do papel do terminal como corredor para importação e exportação de

commodities e insumos essenciais.

“O Porto do Itaqui que é estratégico geograficamente para todo o comércio internacional, para toda a rota de navios, onde a gente consegue diminuir o tempo de escoamento das cargas em torno de seis a sete dias em relação aos portos do sul do país. Nós somos um porto de entrada e de saída de cargas estratégicas que abastecem todo o centro norte do país, desde importação de fertilizantes, importação de combustíveis, nós somos um porto também de exportação da soja, do milho, do minério de ferro. Da celulose, do alumínio, então hoje o Porto do Itaqui, ele é o eixo principal de ligação do Maranhão com o mundo”, diz Oquerlina Costa, presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), gestora do Porto do Itaqui.

O terminal vem ampliando a atuação como hub logístico do Arco Norte, conectando a produção agrícola e mineral do interior do País aos mercados internacionais. Durante a participação na Intermodal, em São Paulo, esta semana, a autoridade portuária também apresentou iniciativas

voltadas à agregação de valor à produção local, com destaque para o projeto da Zona de Processamento de Exportação (ZPE).

“Na Intermodal mostramos todas as nossas potencialidades, o projeto da ZPE (Zona de Processamento de Exportação) que é um projeto de atração de investimentos para a industrialização também e essas commodities que hoje a gente já movimenta pelo Itaqui, então a ZPE esteve presente na Intermodal no nosso estande”, destaca Oquerlina Costa.

A proposta da ZPE está centrada na industrialização de produtos já movimentados pelo porto e na atração de novos investimentos, especialmente ligados à transição energética e à sustentabilidade. O Maranhão, segundo a EMAP, reúne condições naturais favoráveis para o desenvolvimento de energias renováveis, o que amplia o potencial de diversificação da matriz produtiva local.

“A ZPE é uma zona de produção, de exportação, onde o principal diferencial é o beneficiamento de toda a produção agrícola que a gente já desenvolve no estado, produção de energias alternativas. No Maranhão nós temos um alto potencial para geração de energia eólica, de energia solar, a gente tem como em abundância a fonte natural de produção dessas energias alternativas, então todos esses tipos de investimentos alternativos visando também a sustentabilidade estão sendo oportunizados pela ZPE e fazendo essa interligação com o Porto do Itaqui, onde a gente serve ali como elo de escoamento de toda essa produção que vai ser atraída pela ZPE, explica a presidente.

A Intermodal South America é considerada o maior evento de logística, transporte de cargas e comércio exterior das Américas, reunindo autoridades portuárias, operadores logísticos e empresas do setor para apresentação de projetos, soluções e tendências. Aconteceu entre terça (14) e quinta-feira (16).

### Inovação

Além da agenda de investimentos e expansão logística, o Porto do Itaqui também tem avançado na área de inovação, com programas voltados à formação de mão de obra qualificada e ao desenvolvimento de soluções tecnológicas para o setor portuário.

“Temos uma visão ampla de inovação no Porto do Itaqui e ela quer contribuir na transformação do Maranhão num hub de inovação para o setor portuário. Todas as nossas ações sempre vão tentar conectar os nossos desafios de inovação com aquelas pessoas que, dentro do nosso estado, podem entregar essas soluções. A partir disso a gente foi desenvolvendo ao longo dos anos uma série de projetos”, conta Gabriel Cassia, gerente de Pesquisa e Inovação do Porto do Itaqui.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 18/04/2026**

## O NOVO EIXO DA COMPETITIVIDADE PORTUÁRIA

A competitividade dos portos passa, cada vez mais, por como eles se preparam para atender às exigências de uma nova matriz energética da navegação

**Por Valéria Becalli Proveti 18 de abril de 2026 às 07:23**



### (APS/ Divulgação)

Há uma mudança estrutural em curso no setor portuário global que vai além da expansão de capacidade e da modernização de ativos físicos. A competitividade dos portos passa, cada vez mais, por como eles se preparam para atender às exigências de uma nova matriz energética da navegação, baseada em combustíveis de menor emissão e na infraestrutura necessária para viabilizá-los.



O debate ganhou contornos práticos: quais combustíveis sustentarão a navegação nos próximos anos e como os portos vão suprir essa demanda? Amônia, hidrogênio verde, metanol, biocombustíveis avançados, gás natural em fase de transição e eletrificação parcial via shore power compõem hoje o conjunto de alternativas em análise. Nenhuma é solução única ou simples. A escolha, ou combinação, desses combustíveis definirá investimentos, desenho de terminais, padrões de segurança e novos modelos de governança portuária.

Essa agenda se impõe em um momento de forte crescimento do setor. Em 2025, os portos brasileiros movimentaram 1,4 bilhão de toneladas, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Paralelamente, o País vive um ciclo robusto de investimentos em novos arrendamentos e expansão de capacidade, o que amplia a responsabilidade de planejar desde já uma infraestrutura compatível com as exigências energéticas do futuro.

A inflexão decisiva vem do ambiente internacional. Em abril de 2025, a Organização Marítima Internacional (IMO) aprovou o IMO Net Zero Framework, que combina padrões obrigatórios de combustíveis e um mecanismo global de precificação de emissões, com vigência prevista a partir de 2027. As regras alcançam navios acima de 5.000 GT, responsáveis por cerca de 85% das emissões do transporte marítimo internacional. A sinalização é clara: a matriz energética e os combustíveis passam a influenciar diretamente custos, compliance e decisões de rotas.

A nova matriz energética portuária não se traduz em uma única tecnologia, mas em um portfólio integrado de soluções. Inclui eficiência e eletrificação das operações em terra e, de forma crescente, a adaptação dos portos para armazenar, manusear e abastecer novos combustíveis marítimos. Tanques dedicados, dutos, áreas segregadas, padrões de segurança, licenciamento ambiental e integração com cadeias produtivas regionais tornam-se elementos centrais do planejamento. O shore power ilustra bem essa complexidade: reduz emissões locais e ruído, mas exige redes robustas, custo competitivo, padronização tecnológica e coordenação entre autoridades portuárias, operadores, armadores e concessionárias. Ao mesmo tempo, não substitui o debate sobre quais combustíveis sustentarão a navegação de longo curso e como prover esse abastecimento com escala e segurança.

Surge, então, o dilema central: adaptar portos ou aguardar a consolidação das escolhas dos armadores? A experiência internacional mostra que movimentos isolados geram ineficiências. As transições mais eficazes combinam projetos-piloto, corredores verdes e governança compartilhada, alinhando decisões públicas e privadas.

No Brasil, a agenda já entrou no radar das políticas públicas. Programas voltados à descarbonização reconhecem que a infraestrutura de combustíveis e a matriz energética são eixos estruturantes da competitividade logística. O avanço real, porém, dependerá menos de anúncios e mais de diagnósticos técnicos, critérios claros e decisões orientadas por dados.

No fim, a pergunta para 2026 não é se a matriz energética portuária vai mudar, mas quais portos estarão preparados para oferecer, de forma segura e competitiva, os combustíveis que a navegação vai demandar. O porto do futuro não será apenas o mais eficiente na movimentação de cargas, mas aquele capaz de transformar a transição energética em vantagem concreta para a cadeia marítima e para o País.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 18/04/2026*

Ministro Tomé Franca visita ativo leiloado na primeira rodada do programa, arrematado pela GRU Airport



**Recursos serão aplicados em obras para melhorias essenciais em pistas, pátios e terminais de passageiros - Foto: Vosmar Rosa/MPor**

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, visitou, neste domingo (19), o Aeroporto de Garanhuns, em Pernambuco, uma das três unidades aeroportuárias do estado concedida por meio do programa AmpliAr, que visa fortalecer a conectividade aérea e modernizar a infraestrutura de terminais. Garanhuns, concedido à concessionária GRU Airport, receberá investimentos de R\$ 22,1 milhões.

Os recursos serão aplicados em obras para melhorias essenciais em pistas, pátios e terminais de passageiros. Essas intervenções visam elevar os padrões de segurança, aprimorar a eficiência operacional e garantir a qualidade dos serviços, posicionando o aeroporto como uma ferramenta para o desenvolvimento regional.

Durante a visita, o ministro Tomé Franca enfatizou a importância da parceria com a iniciativa privada para o avanço do setor e reforçou que o Aeroporto de Garanhuns foi incluído logo na primeira rodada do Programa AmpliAR por ser um dos mais estratégicos do país. "Garanhuns é fundamental para o turismo, é um polo de negócios e um polo educacional da região. O aeroporto vai potencializar essas características, além de ser mola promotora de desenvolvimento econômico e social para a cidade".

Tomé Franca destacou também o papel relevante dos aeroportos regionais no agronegócio, no turismo e na saúde, que ainda é pouco explorado. O ministro concluiu que o Programa AmpliAR, que já teve a primeira rodada de concessões realizada, representa um avanço na política pública para o setor e garantirá investimentos e gestão profissional nos terminais.

Para o prefeito de Garanhuns, Sivaldo Albino, o investimento é uma grande oportunidade para a cidade melhorar não apenas a infraestrutura, mas o desenvolvimento e os negócios na região. "Agora, vamos conseguir dar a oportunidade para grandes empreendimentos e trazer mais eventos. Vamos poder realmente avançar mais no crescimento e progresso dessa cidade e do agreste."

### AmpliAR

A iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos visa modernizar e ampliar a infraestrutura de aeroportos regionais. A primeira rodada do programa, que incluiu o aeroporto de Garanhuns, resultou na incorporação de 12 terminais do Nordeste e da Amazônia Legal ao contrato da GRU Airport, concessionária responsável pelo Aeroporto Internacional de Guarulhos. A medida garante não apenas investimentos substanciais para os aeródromos, mas também uma gestão profissional e eficiente.

A entrada da GRU Airport na gestão desses aeroportos vai ampliar rotas, facilitar o acesso a destinos turísticos e melhorar o escoamento da produção regional. O modelo diferenciado do Programa AmpliAR, ao incorporar aeroportos de menor porte a contratos já existentes, assegura escala, eficiência operacional e novos aportes privados, consolidando o Brasil como um hub logístico de referência.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF  
Data: 20/04/2026

### EDITORIAL – A NOVA SOBERANIA LATINO-AMERICANA

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

A América Latina tem a oportunidade de romper com o ciclo de cinco séculos de extrativismo bruto, particularmente no setor de mineração, para se tornar protagonista da revolução verde. Com 45% das reservas mundiais de lítio e 30% de cobre, a região não possui apenas minérios; ela detém os insumos vitais da transição energética global. Defender a industrialização local desses recursos, como a fabricação de baterias e componentes de alta tecnologia, é a única forma de garantir que a riqueza geológica se transforme em prosperidade social e autonomia geopolítica.

A importância estratégica deste movimento, destacado no recente Seminário Internacional Energia, Integração e Soberania, realizado no Rio de Janeiro, tem como base o poder de barganha em meio à “guerra fria tecnológica” entre China e Estados Unidos. Enquanto as duas potências disputam o acesso a esses insumos, a América Latina encontra-se em uma posição privilegiada de fornecedora essencial. Contudo, como bem alertou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ex-ministro de Minas e Energia da Colômbia Andrés Camacho, a exportação de minério de ferro ou bauxita sem agregação de valor é um erro do passado que não pode ser repetido. O “ouro branco” (lítio) e os minerais críticos devem ser o passaporte para a criação de um parque industrial regional que gere empregos qualificados e reduza a dependência de tecnologias importadas.

A importância desta pauta passa pela integração regional. A internalização de cadeias produtivas complexas pode ser inviável para um único país, mas torna-se poderosa quando pensada em bloco. A Argentina e a Bolívia possuem o gás e o lítio; o Brasil detém as terras raras e a capacidade industrial; o Chile domina o cobre. Unir esses ativos em uma política comum de transferência de tecnologia e produção de bens acabados é a estratégia de sobrevivência necessária para que a América Latina não seja apenas o “quintal de recursos” das potências globais.

A disputa geopolítica atual impõe uma urgência: a janela de oportunidade para a transição energética está aberta agora. Sem uma política agressiva de industrialização e exigência de contrapartidas tecnológicas, a região corre o risco de ver sua riqueza ser drenada para alimentar as indústrias de Pequim ou Washington, restando ao continente apenas os passivos ambientais da mineração.

Garantir que a transformação do mineral em bateria ocorra em solo latino-americano é, como definiu o governo brasileiro, uma questão de segurança nacional. O destino da América Latina no século XXI será decidido pela sua capacidade de dizer “não” à exportação primária e “sim” à inteligência produtiva. Não se trata apenas de mineração; trata-se de decidir quem terá o controle sobre a energia que moverá o futuro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/04/2026

### LOGÍSTICA - OPINIÃO – ARTIGOS - CABOTAGEM NO BRASIL: ENTRE O POTENCIAL E A REALIDADE



**VALTER BRANCO**

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

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

Uma análise prática mostra por que o crescimento da cabotagem é consistente, mas limitado por fatores operacionais, econômicos e estruturais

Comecei a trabalhar com cabotagem no início do ano 2000. Era o início da cabotagem de contêineres como conhecemos hoje. A Hamburg Süd havia adquirido a Aliança Navegação e Logística dois anos antes e vinha operando um serviço regular no Brasil, ainda de forma bastante incipiente, em parceria com a Docenave, empresa da Vale que mais tarde daria origem à Log-In Logística. Era um setor que estava sendo praticamente reconstruído, com pouca referência operacional e muita incerteza. Não por



acaso, a própria Aliança levou cerca de quatro anos para conseguir viabilizar financeiramente a operação de cabotagem, um indicativo claro da complexidade de um negócio que exigia grandes investimentos.

A cabotagem, que já havia sido relevante no passado, perdeu protagonismo a partir da década de 1960, durante o governo de Juscelino Kubitschek, quando o País fez uma escolha clara pelo desenvolvimento do modal rodoviário. Ao longo das décadas seguintes, fatores econômicos reforçaram essa opção. Em um ambiente de inflação elevada, o custo de carregar estoques era proibitivo, o que favorecia soluções logísticas mais rápidas. O caminhão, mais ágil e flexível, atendia melhor essa necessidade. Ao mesmo tempo, os portos brasileiros enfrentavam problemas operacionais relevantes, o que comprometia a confiabilidade do transporte marítimo.

Esse cenário começou a mudar nos anos 90, com o Plano Real e a modernização dos portos. A estabilidade econômica reduziu a pressão sobre estoques, e a abertura do setor portuário trouxe ganhos de eficiência. Foi nesse contexto que a cabotagem voltou a ser vista como uma alternativa viável. Mas o caminho não foi simples. Os investimentos eram elevados, e o desafio principal era reconquistar a confiança do mercado. Converter cargas do rodoviário exigia mais do que preço; exigia previsibilidade, regularidade e credibilidade. Conta-se, quase como uma lenda do setor, que equipes comerciais visitavam supermercados para identificar, a partir dos rótulos dos produtos, onde estavam localizadas as fábricas e, assim, mapear potenciais clientes para a cabotagem. Era um trabalho quase artesanal.

Hoje, o discurso sobre a cabotagem é conhecido. Fala-se de maior segurança, menor índice de avarias, sustentabilidade e, em muitos casos, menor custo. Tudo isso é verdadeiro, mas também se tornou um argumento repetido à exaustão, quase um mantra, um clichê frequentemente citado por novos executivos que ingressam no setor. O ponto que raramente é discutido com a mesma profundidade é outro: qual é, de fato, o potencial real da cabotagem na matriz de transportes brasileira.

Os números, à primeira vista, são sedutores. O modal rodoviário representa cerca de 62% da matriz, enquanto a cabotagem bruta gira em torno de 6%. A conclusão imediata parece óbvia: existe um enorme espaço para crescimento. No entanto, essa leitura desconsidera uma série de limitações estruturais que restringem esse potencial.

A cabotagem cresce, e cresce bem. Ao longo das últimas décadas, o setor frequentemente apresenta taxas de expansão de dois dígitos. Ainda assim, sua participação na matriz pouco se altera. Esse é o paradoxo: crescimento consistente, sem mudança estrutural. Ao mesmo tempo, os resultados financeiros mostram que esse crescimento vem acompanhado de forte compressão de margens. O volume aumenta, a receita cresce, mas a rentabilidade sofre. Historicamente, a cabotagem pode ser algo como 15% mais econômica que o transporte rodoviário, dependendo da rota e da operação, mas essa diferença não tem sido suficiente para provocar uma migração massiva de cargas.

Para entender esse limite, é necessário olhar a operação com mais cuidado. Um dos fatores mais relevantes é o impacto do AFRMM, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante. Com uma alíquota de aproximadamente 8%, ele afeta diretamente a competitividade da cabotagem.

Outro ponto importante é a inviabilidade prática de cabotagem intrarregional. Em distâncias mais curtas, o caminhão continua imbatível em termos de flexibilidade, tempo de trânsito e simplicidade operacional. A cabotagem precisa de escala e distância para se viabilizar. Em termos práticos, rotas equivalentes ou superiores ao trecho entre Santos (SP) e Salvador (BA), com cerca de 1.750 quilômetros, começam a fazer sentido. Abaixo disso, a equação econômica se deteriora rapidamente.

Mas talvez a diferença mais importante entre os dois modais não esteja apenas no custo, mas no tempo e na lógica operacional. No longo curso, a carga necessariamente precisa chegar a um porto, não há alternativa. Já na cabotagem, ela concorre com um modal que pode sair da origem e chegar diretamente ao destino, sem transbordos. Essa diferença, que parece simples, é determinante.



Lembro de uma visita a um cliente exportador em Anápolis (GO). Durante a conversa, perguntei se ele tinha fluxo de matéria-prima vindo de outras regiões do Brasil. Ele respondeu que sim, comprava insumos no Pará. Imediatamente surgiu uma possível oportunidade para cabotagem com reaproveitamento de contêineres para exportação. Mas ao perguntar qual era o tempo de trânsito dessa carga, veio a resposta: três dias. Em três dias, a carga saía do Pará e chegava diretamente em Anápolis por rodovia. Nesse mesmo intervalo, muito provavelmente a carga na cabotagem ainda estaria chegando ao porto de embarque. Essa simples comparação deixa evidente a diferença estrutural entre os modais.

A localização geográfica também impõe limites. Para cargas que ainda não utilizam cabotagem, um raio de até 250 quilômetros em relação ao porto é um parâmetro razoável de viabilidade. Fora disso, o custo adicional do transporte terrestre, ou mesmo a disponibilidade de infraestrutura quando se considera o uso da ferrovia até o porto, elimina boa parte da vantagem do modal marítimo. Além disso, a cabotagem encontra dificuldades naturais em lidar com cargas fracionadas de menor volume. Diferentemente de grandes embarques consolidados, as cargas menores, como no comércio eletrônico, exigem maior frequência, maior capilaridade e, principalmente, rapidez. O recebedor dessas cargas, muitas vezes, quer o produto no dia seguinte, o que torna o transporte rodoviário praticamente imbatível. A cabotagem, por sua natureza, não consegue competir eficientemente nesse tipo de operação, a menos que se trate de cargas fracionadas de grande peso ou volume.

Há ainda um fator estrutural que pode alterar esse cenário no médio prazo: a mudança do modelo tributário brasileiro. Com a transição para a tributação no destino, e não mais na origem, a chamada guerra fiscal tende a perder relevância. Historicamente, esse mecanismo contribuiu para a dispersão geográfica da produção e da nacionalização de mercadorias, muitas vezes distantes dos centros de consumo. Esse descolamento entre produção e demanda gerava fluxos logísticos longos, alguns dos quais potencialmente capturáveis pela cabotagem. Com a nova lógica tributária, há uma tendência de aproximação entre produção e consumo, o que pode reduzir distâncias médias e, conseqüentemente, diminuir ainda mais o espaço competitivo do modal marítimo em determinadas rotas.

Quando todos esses fatores são considerados, como distância mínima, hinterlândia portuária, limitações operacionais, perfil de carga e ambiente regulatório, o universo de cargas efetivamente migráveis do rodoviário para a cabotagem se mostra muito mais restrito do que sugere a leitura simplificada da matriz de transportes. Soma-se a isso o custo elevado do combustível dos navios, com incidência de impostos, ao contrário do que ocorre no longo curso, além das despesas em dólares, incluindo o próprio combustível. Assim, a diferença entre 62% e 6% na matriz de transportes deixa de ser um oceano de oportunidade e passa a ser um espaço bastante segmentado, concentrado em poucos corredores logísticos e em tipos específicos de carga.

A cabotagem continuará crescendo e seguirá relevante na estratégia logística do País. No entanto, seu avanço tende a ser incremental, condicionado por limitações operacionais, econômicas e geográficas que não desaparecem com o tempo. O desafio não está apenas em capturar novas cargas, mas em fazê-lo de forma sustentável, preservando margens e mantendo níveis adequados de serviço.

No fim, a questão não é quanto a cabotagem pode crescer, mas até onde ela realmente pode chegar. A leitura simplista da matriz de transportes sugere um espaço amplo, quando, na prática, esse espaço é mais restrito e segmentado. Se a decisão de investir na cabotagem foi guiada apenas por essa diferença aparente, é possível que o desafio não esteja na execução, mas na premissa que sustentou a decisão.

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

**A CABOTAGEM CRESCE, E CRESCE BEM. AO LONGO DAS ÚLTIMAS DÉCADAS, O SETOR FREQUENTEMENTE APRESENTA TAXAS DE EXPANSÃO DE DOIS DÍGITOS. AINDA ASSIM, SUA PARTICIPAÇÃO NA MATRIZ POUCO SE ALTERA. ESSE É O PARADOXO: CRESCIMENTO CONSISTENTE, SEM MUDANÇA ESTRUTURAL**

**A CABOTAGEM CONTINUARÁ CRESCENDO E SEGUIRÁ RELEVANTE NA ESTRATÉGIA LOGÍSTICA DO PAÍS. NO ENTANTO, SEU AVANÇO TENDE A SER INCREMENTAL, CONDICIONADO POR LIMITAÇÕES OPERACIONAIS, ECONÔMICAS E GEOGRÁFICAS QUE NÃO DESAPARECEM COM O TEMPO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 20/04/2026

### **POLÍTICA – NÚMERO DE ELEITORES 60+ CRESCEU 74%**

Levantamento mostra que a ‘Geração Prateada’ aumentou cinco vezes mais do que o eleitorado geral nos últimos 16 anos

**Do Estadão Conteúdo**



**Enquanto o número de eleitores de todas as faixas etárias cresceu 15% entre 2010 e 2026, o eleitorado 60+ aumentou 74% no período**

Um levantamento realizado pela Nexus-Pesquisa e Inteligência de Dados a partir do Portal de Dados Abertos do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), revela que a chamada Geração Prateada, de pessoas 60+ aptas a votar, cresceu cinco vezes mais do que o eleitorado geral nos últimos 16 anos.

Enquanto o número de eleitores de todas as faixas etárias cresceu 15% entre 2010 e 2026, o eleitorado 60+ aumentou 74% no período, o que revela expansão de 20,8 milhões em 2010 para 36,2 milhões em março deste ano.

Segundo a Nexus, os números podem aumentar ainda mais até o dia 6 de maio, que é o prazo final para o cadastro de eleitores no TSE.

Até a data da coleta, 156,2 milhões de pessoas estavam aptas a participar do processo eleitoral no próximo mês de outubro, contra 135,8 milhões, em 2010. O levantamento sugere que em um cenário de polarização aguda, como ocorreu na eleição de 2022, obter o voto da população 60+ é estratégico.

De acordo com o CEO da Nexus, Marcelo Tokarski, a Geração Prateada pode definir o resultado das eleições deste ano.

“É bastante plausível afirmar que a chamada Geração Prateada (60+) pode ser decisiva nas eleições, embora não se possa dizer que ela, sozinha, definirá o resultado”.

Tokarski lembrou que na última eleição presidencial, em 2022, a diferença entre candidatos foi pequena, inferior a 2 milhões de votos, o que torna esse contingente altamente estratégico. Numericamente, a geração 60+ passa a ter um peso relevante, constituindo um em cada quatro eleitores do país e, portanto, capaz de influenciar sistemas equilibrados.

“Assim, embora não determine o resultado de forma isolada, pode atuar como fiel da balança, especialmente em cenários polarizados”, afirmou o CEO da Nexus.

Ele admitiu que a tendência é de que a proporção dos seniores nas eleições acompanhe o aumento da longevidade. “A tendência é claramente de que a proporção de eleitores seniores acompanhe e até reflita diretamente o aumento da longevidade e do envelhecimento populacional”.

O levantamento mostra que a população com 60 anos ou mais saltou de 7% para 16% em três décadas e, em paralelo, o eleitorado 60+ cresceu rapidamente, representando 23,2% dos votantes.

A abstenção dos maiores de 60 anos apresentou queda nas últimas três eleições: somava 37,1% em 2014 e passaram para 36,4% em 2018 e a 34,5% em 2022. Os maiores de 70 anos, embora tenham uma taxa de abstenção maior do que a média da Geração 60+, também têm comparecido mais às urnas. Sem obrigatoriedade de voto, esse público registrou 63,6% de abstenção em 2014, 62,7% em 2018 e 58,9% em 2022.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/04/2026

## NACIONAL - HUB – CURTAS - ALCKMIN VISITA PÓLO INDUSTRIAL DE CUBATÃO E DESTACA AVANÇO DA INDÚSTRIA

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



### ALCKMIN EM CUBATÃO

O presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, estará no pólo industrial de Cubatão (SP) na manhã desta segunda-feira, dia 20, para visitar a unidade local da Unipar. Sua ida marca a conclusão do processo de modernização tecnológica da planta, ocorrida em dezembro do ano passado, após um investimento de R\$ 1 bilhão que posicionou a unidade como a maior produtora de cloro por membrana da América do Sul. Sua agenda também tem outros objetivos bem definidos. Conforme apurou a coluna, em

discurso após a visita, Alckmin pretende destacar o avanço da indústria química paulista e nacional, processo que tem apoiado a partir de programas de industrialização. Ele também planeja falar sobre a atual crise do setor aéreo e as medidas de socorro adotadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

### ESTRATÉGIA

Em sua fala, Geraldo Alckmin ainda quer reforçar o discurso do governo sobre a transição energética como motor do desenvolvimento econômico. É em um cenário de juros elevados e incerteza global devido à guerra no Irã, quer utilizar o caso da Unipar para demonstrar que o crédito direcionado via BNDES pode manter os investimentos em inovação industrial e reduzir a dependência de insumos internacionais.

### GANHOS AMBIENTAIS

A modernização da unidade da Unipar contou com um aporte de R\$ 672,9 milhões financiados pelo BNDES, utilizando recursos do Fundo Clima e do Finem (Financiamento ao Empreendimento) – Meio Ambiente. O processo consistiu na substituição integral de tecnologias baseadas em mercúrio e diafragma por membranas de última geração, o que resulta em uma operação mais limpa e eficiente. Os ganhos ambientais e operacionais da nova unidade são expressivos. Houve uma redução de 40% no consumo de energia térmica e elétrica e as emissões de CO2 devem cair 70 mil toneladas. Além disso, há a eliminação total do uso de mercúrio nos processos químicos da planta.

### O DESTINO DAS TERRAS RARAS

O Palácio do Planalto desistiu de criar uma estatal para coordenar a exploração de terras raras no País, a Terrabrás. A decisão ajuda na conclusão de um acordo para fortalecer a Agência Nacional de Mineração (ANM), que ficará diretamente responsável pela regulamentação da questão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/04/2026

## POLÍTICA – MOBILIZAÇÃO PROGRESSISTA É A ESPERANÇA, DIZ LULA

Presidente vê encontro global realizado em Barcelona como um passo importante em tempos de autoritarismo em todo o mundo

**Do Estadão Conteúdo**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse neste domingo em sua conta no X que a Reunião da Mobilização Progressista Global é um sopro de esperança em tempos de autoritarismo.



**Ao lado do chefe do governo espanhol, Pedro Sanchez, Lula participou no fim de semana da 1ª Reunião da Mobilização Progressista Global, realizada em Barcelona**

“Somente juntos construiremos um futuro sem guerras, guiado pelo multilateralismo e pela cooperação entre as nações, garantindo uma vida digna para as pessoas de todo o mundo”, escreveu.

Em seu discurso no evento de Barcelona (Espanha), no sábado, 18, o petista criticou os Estados Unidos por atacar o Irã. Disse que não quer uma nova guerra fria entre a China e os Estados Unidos, mas sim “liberdade” e “livre comércio”.

Afirmou que os americanos e os europeus rejeitaram um acordo feito por Brasil e Turquia com o Irã na primeira década do século e agora voltaram a acusar os iranianos de produzirem armas nucleares.

Lula fez um apelo enfático aos líderes dos cinco países que são membros permanentes do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU). Seguindo o discurso que tem tido nos últimos meses, pediu que esses países convoquem uma reunião para discutir os vários conflitos mundo afora.

O petista foi recebido pela plateia com aplausos e sob cantos de “olê, olê, olá, Lula, Lula”, evocando o jingle que usou na sua primeira campanha presidencial, em 1989. Fez boa parte do discurso de improviso, somente com parte dele lido. Esse trecho em que fez o apelo pelo fim das guerras e o que ele reclama dos rótulos à América Latina e ao Oriente Médio foram de improviso.

### **No Brasil**

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse no sábado que governos progressistas precisam se comunicar com as pessoas. Ele argumentou que não basta ter programas bem desenhados se isso não se traduzir em apoio popular.

“Não estamos ganhando corações com nossos projetos, com a nossa agenda verde”, disse Durigan, em um painel sobre a política industrial verde no Global Progressive Mobilisation (GPM), um evento progressista, em Barcelona, na Espanha.

O ministro defendeu a importância de tratar de temas como desigualdade e crescimento econômico para garantir apoio popular à agenda verde. Ele usou o Brasil como exemplo, dizendo que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva colocou o tema no centro da política econômica.

Durigan aproveitou para citar as ações da Fazenda nos últimos anos, inclusive com o aumento de impostos para ricos. “Nós estamos calibrando melhor os impostos”, disse. “Para os ricos e as empresas, que historicamente têm benefícios no País, nós estamos retirando esses benefícios e aumentando impostos para eles.”

O ministro disse, ainda, que os progressistas precisam “aproveitar suas oportunidades.” Ele citou a guerra do Oriente Médio como uma fonte de incerteza que pode gerar mais uma crise no mundo, e defendeu a importância de quebrar o ciclo de crises.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

### POLÍTICA – PT DO RIO OFICIALIZA APOIO A EDUARDO PAES, DO PSD

Ao mesmo tempo, partido anunciou Benedita da Silva como candidata ao Senado  
***Do Estadão Conteúdo***

O diretório estadual do Partido dos Trabalhadores (PT) no Rio de Janeiro confirmou o apoio à pré-candidatura do ex-prefeito do Rio Eduardo Paes (PSD) ao governo do Estado. A sigla também anunciou que lançará a ex-governadora e deputada federal Benedita da Silva ao Senado.

A legenda também declarou apoio à realização de eleições diretas no Estado. Desde o fim de março, com a renúncia do ex-governador Cláudio Castro (PL) e a vacância do cargo de vice, o governo fluminense é ocupado de forma interina pelo desembargador Ricardo Couto, presidente do Tribunal de Justiça do Rio.

Segundo o diretório do PT no Rio, a eleição direta é a “alternativa mais adequada” por “assegurar a participação popular e o pleno respeito aos princípios democráticos”.

O Supremo Tribunal Federal (STF) julga a forma de eleição do governador “tampão” do Rio, que assumirá o Executivo estadual até janeiro do ano que vem. O placar está em 4 a 1 pelas eleições indiretas, por meio da Assembleia Legislativa.

#### **Mudanças**

No cenário nacional, o Diário Oficial da União (DOU) formalizou a nomeação de Guilherme Mello como secretário-executivo do Ministério do Planejamento e Orçamento. Para assumir o novo posto, Mello foi exonerado do cargo de secretário de Política Econômica (SPE) do Ministério da Fazenda, função que agora ficará com Débora Freire Cardoso. Débora era subsecretária de Política Fiscal da Secretaria de Política Econômica (SPE).

As mudanças, já anunciadas no início do mês, foram publicadas em edição extraordinária do Diário Oficial da União de sexta- -feira, 17, quando também saíram os novos titulares de cargos em vários outros órgãos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

### TRANSPORTES – RODOVIAS – REDUÇÃO DA JORNADA PODE ELEVAR CUSTOS E AFETAR EMPREGOS, APONTA ESTUDO

Relatório alerta para impactos no setor de transportes, com aumento de despesas, pressão sobre preços e risco de perda de até 84 mil vagas

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



***Os dados mostram que os efeitos sobre o emprego tendem a ser nulos ou negativos, especialmente quando a redução não é acompanhada por ganhos de produtividade***

Um estudo divulgado no último dia 14 acende um alerta sobre os possíveis efeitos das propostas em discussão no Congresso Nacional que preveem a redução da jornada de trabalho no Brasil. Segundo o relatório, medidas como a diminuição da carga horária semanal e a imposição de novas escalas podem gerar impactos negativos relevantes, especialmente no setor de transportes, considerado estratégico para a economia.



O documento analisa Propostas de Emenda à Constituição (PECs) que sugerem reduzir a jornada atual de 44 horas semanais para 40 ou até 36 horas, em alguns casos acompanhadas da adoção de escalas rígidas, como o modelo 4x3 (quatro dias de trabalho e três de descanso).

De acordo com os autores, embora a redução da jornada seja um tema legítimo do ponto de vista social, a forma como vem sendo proposta no Brasil difere da experiência internacional. Em outros países, mudanças desse tipo costumam ocorrer de maneira gradual, negociada e vinculada a ganhos de produtividade — e não por imposição legal direta.

O estudo argumenta que a adoção de regras rígidas pode provocar um “efeito-bumerangue” no mercado de trabalho, com aumento de custos, perda de competitividade e expansão da informalidade.

No setor de transportes, os impactos tendem a ser ainda mais intensos. Por sua natureza operacional, o segmento depende de escalas flexíveis e funcionamento contínuo, muitas vezes 24 horas por dia. Alterações generalizadas na jornada exigiriam uma reestruturação ampla das operações, com reflexos diretos sobre custos e eficiência.

Simulações apresentadas no relatório indicam que a redução da jornada pode gerar aumento inicial de custos trabalhistas entre R\$ 11,9 bilhões e R\$ 28,1 bilhões por ano no setor. Como consequência, empresas tenderiam a repassar esses custos aos preços, pressionando tarifas e fretes em toda a cadeia logística.

Além disso, o estudo projeta efeitos macroeconômicos negativos. No cenário de redução para 36 horas semanais, o Produto Interno Bruto (PIB) do setor de transportes poderia recuar até 2,6%, com perdas de até R\$ 9,6 bilhões anuais. O impacto também atingiria o emprego, com estimativa de corte de até 84 mil postos de trabalho no segmento.

Para os autores, a rigidez das propostas contrasta com a diversidade de modelos já existentes no mercado. Atualmente, o setor opera com uma ampla variedade de escalas — como 6x1, 5x2 e 12x36 — definidas por negociação coletiva e adaptadas às necessidades específicas de cada atividade.

Diante desse cenário, o estudo conclui que mudanças estruturais na jornada de trabalho devem ser conduzidas com cautela, priorizando o diálogo entre trabalhadores e empregadores e evitando soluções uniformes que possam desorganizar arranjos já consolidados.

### **Geração de empregos**

O relatório reúne estudos internacionais que colocam em dúvida a eficácia da redução da jornada como instrumento de geração de empregos.

Segundo a análise, países que adotaram reduções por meio de legislação — como França e Chile — não registraram aumento consistente na ocupação. Em alguns casos, houve crescimento do desemprego ou da informalidade, exigindo ajustes posteriores nas regras.

Os dados mostram que os efeitos sobre o emprego tendem a ser nulos ou negativos, especialmente quando a redução não é acompanhada por ganhos de produtividade. Por operar com alta intensidade de mão de obra e margens mais comprimidas, o setor de transportes é apontado como um dos mais sensíveis a mudanças na jornada de trabalho.

O estudo destaca que cerca de 47% do valor gerado pelo setor é destinado ao pagamento de pessoal, o que limita a capacidade de absorver aumentos de custos.

Diante desse cenário, empresas teriam poucas alternativas: elevar preços, reduzir margens, automatizar processos ou diminuir o quadro de funcionários — além do risco de aumento da informalidade.

### **Negociação coletiva**

Uma das principais recomendações do estudo é a preservação da negociação coletiva como instrumento central para definir jornadas e escalas de trabalho.

No modelo atual brasileiro, a Constituição estabelece limites máximos, mas permite ajustes por meio de acordos entre empresas e trabalhadores, o que garante maior adaptação às diferentes realidades produtivas.

Para os autores, esse modelo flexível é mais eficiente para equilibrar produtividade, competitividade e bem-estar, evitando distorções que podem surgir de regras uniformes aplicadas a setores com características tão distintas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

## TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DO AÇU TERÁ NOVO CONDOMÍNIO LOGÍSTICO E PÁTIO PARA CAMINHÕES

Empreendimento foi viabilizado em parceria com a BMJ Par e receberá investimentos totais de R\$ 250 milhões

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



**Os empreendimentos logísticos possuem contratos de 50 anos, com a conclusão das obras prevista para o segundo semestre de 2026. O investimento total é de R\$ 250 milhão**

O Porto do Açu, terminal privado em São João da Barra (RJ), anunciou que vai construir um novo condomínio logístico e um pátio de caminhões dentro do complexo

portuário. O terminal firmou uma parceria com a BMJ Par, grupo de investimentos em infraestrutura e desenvolvimento imobiliário, para a viabilização do Condomínio Logístico do Açu (CLA) e do Truck Center do Açu (TCA).

Os empreendimentos logísticos possuem contratos de 50 anos, com a conclusão das obras prevista para o segundo semestre de 2026. O investimento total é de R\$ 250 milhões.

Segundo as empresas, o objetivo é aumentar a infraestrutura de apoio às operações portuárias e a logística de acessos terrestres. O CLA e o TCA ocuparão uma área de 300 mil metros quadrados, próximo aos principais terminais do porto.

“Os projetos ampliam a oferta de infraestrutura logística integrada, com impacto direto na redução de custos, no aumento da eficiência operacional e na competitividade de empresas instaladas e novos clientes”, afirmou João Braz, diretor de terminais e logística do Porto do Açu.

Maicon Correia, um dos sócios da BMJ Par, classificou a parceria como um passo importante para ampliação da infraestrutura do complexo do Açu.

“O Porto do Açu é um ativo de classe mundial e um dos principais polos industriais e energéticos do país. Acreditamos que a nova infraestrutura contribuirá para sustentar a sua expansão e atrair novos negócios”, comentou.

### Os projetos

O condomínio logístico vai consistir em uma retroárea industrial não alfandegada destinada a empresas de diferentes setores que precisem de espaço para atividades como armazenagem, apoio operacional e implantação de bases logísticas próximas aos terminais.

A construção será feita por fases, nas proximidades dos terminais portuários, garantindo acesso facilitado com uma infraestrutura moderna. Uma vez finalizado, o CLA deverá alcançar 200 mil metros quadrados de área, abrigando pátios, galpões e escritórios modulares.

Já o TCA terá funcionalidade de pátio de triagem e apoio para caminhões que acessam o complexo portuário. A estrutura do local contará com sistema de controle de acesso e monitoramento contínuo 24 horas, áreas de espera, restaurante, vestiários, wi-fi, sala de convivência, áreas de descanso, espaço dedicado a primeiros socorros, além de ofertar espaços destinados às transportadoras e prestadores de serviços.

A primeira fase terá cerca de 50 mil m<sup>2</sup> e mais de 240 vagas para carretas, com expansão prevista para 100 mil m<sup>2</sup> e aproximadamente 500 vagas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 20/04/2026**

## TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DE MACEIÓ PARTICIPA DE EVENTO INTERNACIONAL DE CRUZEIROS EM MIAMI

Participação na Seatrade Cruise Global 2026 destaca o destino alagoano como rota estratégica no Nordeste e amplia articulações

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



***Durante o evento, o Porto de Maceió apresentou informações sobre sua infraestrutura e sobre o potencial turístico de Alagoas como destino para cruzeiros na região Nordeste***

O Porto de Maceió (AL) participou da Seatrade Cruise Global 2026, um dos principais eventos da indústria de cruzeiros no mundo, realizado em Miami, nos Estados Unidos. A presença integrou a estratégia de promoção do turismo brasileiro no exterior, conduzida pela Embratur.

O encontro, encerrado na última quinta-feira (16), reuniu profissionais do setor de diversos países, incluindo expositores, executivos de companhias de cruzeiros, autoridades e representantes de destinos turísticos. A programação incluiu reuniões de negócios, palestras e debates sobre tendências e perspectivas do mercado de cruzeiros.

Representaram a Administração do Porto de Maceió o gestor técnico operacional Luciano Modesto e o coordenador de meio ambiente Aldo Flores.

Durante o evento, o Porto de Maceió apresentou informações sobre sua infraestrutura e sobre o potencial turístico de Alagoas como destino para cruzeiros no Nordeste, com foco na ampliação de conexões e no fortalecimento da atividade turística na região.

A participação também permitiu o acompanhamento das tendências do setor e a interlocução com agentes da indústria internacional de cruzeiros.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 20/04/2026**

### TRANSPORTES - PORTOS - OPINIÃO - DA AGENDA AMBIENTAL À ESTRATÉGIA: O AVANÇO DO ESG NO SETOR PORTUÁRIO



**BRUNO GALOTI ORLANDI**

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

A transição energética, cada vez mais presente no setor portuário, não se encerra na dimensão ambiental. Ela abre espaço para uma agenda mais ampla, que envolve governança, responsabilidade e novos padrões de desenvolvimento. Nesse cenário, o ESG deixa de ser um conceito associado à reputação institucional e passa a ocupar posição central nas estratégias de competitividade.

O que antes era tratado como diferencial passa, gradualmente, a ser incorporado como critério de decisão. Investidores, operadores logísticos e empresas que atuam no comércio internacional já consideram aspectos ambientais, sociais e de governança na definição de parcerias, na alocação de recursos e na escolha de ativos estratégicos. Assim, a agenda ESG deixa de se limitar à conformidade e passa a influenciar diretamente o posicionamento econômico.

No setor portuário, essa transformação se manifesta de forma particularmente evidente. Trata-se de uma atividade intensiva em infraestrutura, com forte impacto territorial e elevada complexidade operacional. Portos não são apenas pontos de passagem de cargas, mas espaços de interação entre cadeias produtivas, cidades e meio ambiente. Nesse contexto, a forma como se estruturam as relações institucionais, a gestão dos impactos e a capacidade de adaptação a novas exigências tornam-se fatores determinantes.

Se, por um lado, avanços como a eletrificação de cais, a adoção de combustíveis mais limpos e a busca por maior eficiência energética indicam uma mudança de padrão, por outro, o ESG amplia esse debate ao incorporar também a dimensão social e a governança. Relação com o entorno urbano, qualificação de mão de obra, transparência regulatória e segurança jurídica passam a compor, de forma cada vez mais direta, o ambiente de competitividade do setor.

O debate sobre ESG não é novo, mas o momento atual apresenta um elemento relevante: a convergência. Avanços regulatórios, investimentos em infraestrutura e o interesse crescente do mercado passam a caminhar na mesma direção. Quando políticas públicas, setor produtivo e operadores logísticos reconhecem valor nos mesmos objetivos, a agenda deixa de ser conceitual e passa a se traduzir em avanços concretos.

Nesse ambiente, a governança assume papel central. A capacidade de coordenar diferentes atores, públicos e privados, alinhar interesses e garantir previsibilidade é condição essencial para que a agenda ESG se converta em resultados efetivos. Nesse sentido, iniciativas colaborativas voltadas à promoção de boas práticas ganham relevância, como o Manifesto ESG do Porto de Santos, uma carta-compromisso que reúne operadores, instituições e poder público em torno de diretrizes comuns, do qual o Município de Santos é signatário desde sua criação, evidenciando o alinhamento local a essa agenda.

A dimensão social, por sua vez, também ganha relevância estratégica. Em um setor que impacta diretamente a dinâmica urbana e o mercado de trabalho, a geração de oportunidades, a qualificação profissional e a integração com a cidade passam a ser componentes estruturantes dessa agenda. Nesse contexto, observa-se um movimento crescente de empresas do setor portuário voltadas a iniciativas que dialogam com demandas locais, seja por meio de programas de capacitação, ações de inclusão ou projetos com impacto direto no território, especialmente em áreas de maior vulnerabilidade social.

O Porto de Santos, pela sua escala e relevância, reúne condições concretas para avançar ainda mais nessa direção. Sua posição estratégica no comércio brasileiro, aliada à diversidade de operações e à proximidade com o ambiente urbano, o coloca no centro dessa transformação. Mais do que

acompanhar tendências, há espaço para liderar iniciativas que conectem eficiência operacional, responsabilidade e inovação.

O ESG, portanto, não deve ser compreendido como uma agenda paralela. Ele está diretamente relacionado à forma como o setor se organiza, se posiciona e se desenvolve. Em um cenário cada vez mais exigente, a capacidade de integrar eficiência, responsabilidade e governança será determinante para definir quais portos estarão preparados para o futuro.

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

**O DEBATE SOBRE ESG NÃO É NOVO, MAS O MOMENTO ATUAL APRESENTA UM ELEMENTO RELEVANTE: A CONVERGÊNCIA. AVANÇOS REGULATÓRIOS, INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E O INTERESSE CRESCENTE DO MERCADO PASSAM A CAMINHAR NA MESMA DIREÇÃO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/04/2026

## TRANSPORTES – AEROPORTOS - RECIFE CRIA GRUPO PARA ACOMPANHAR INVESTIMENTOS NO ENTORNO DO AEROPORTO

Iniciativa reúne prefeitura, Aena Brasil e MPor para integrar projetos de mobilidade e expansão, com previsão de R\$ 640 milhões em aportes

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



**Com a ampliação da infraestrutura e as melhorias no entorno, a expectativa é que o principal aeroporto de Pernambuco ultrapasse a marca de 10 milhões de passageiros**

A formalização de um Grupo de Trabalho para acompanhar os investimentos em infraestrutura no entorno do Aeroporto do Recife (PE) marcou a agenda de sexta-feira (17) na capital pernambucana. A iniciativa reúne a Prefeitura do Recife, a concessionária Aena Brasil e o Ministério de Portos e Aeroportos, com o

objetivo de integrar ações e viabilizar projetos estratégicos de acesso ao sítio aeroportuário. O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou da cerimônia.

A iniciativa reúne a Prefeitura do Recife, a concessionária Aena Brasil e o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para garantir a integração das ações e a viabilização dos projetos que dão acesso ao sítio aeroportuário.

Segundo o ministro Tomé Franca, a iniciativa representa um marco para Pernambuco e reforça a visão integrada adotada pelo Governo do Brasil para o setor aéreo. “Esses investimentos representam melhorias não apenas para quem viaja, mas também para quem trabalha, produz e vive aqui. Um aeroporto moderno é mais do que uma porta de embarque: é um motor de desenvolvimento econômico, de turismo e de geração de oportunidades para a população”, afirmou.

Entre as ações previstas que serão executadas pela concessionária Aena para o aeroporto do Recife, estão: o Plano de Desenvolvimento Imobiliário, com aporte de R\$ 580 milhões, e o Terminal Intermodal, com R\$ 60 milhões. Juntos, os projetos têm potencial para gerar cerca de 15 mil empregos diretos e indiretos. As obras serão executadas pela Aena Brasil em parceria com o Governo Federal, com início previsto ainda no segundo trimestre deste ano.

O projeto prevê um espaço de múltiplos usos, integração com a Praça Salgado Filho, reorganização dos fluxos para veículos por aplicativo, vans e ônibus de turismo, além de áreas de convivência,



equipamentos culturais e soluções voltadas à mobilidade sustentável. A intenção é qualificar a experiência dos passageiros e fortalecer a conexão entre o aeroporto e a capital pernambucana.

“O sucesso do aeroporto é também o sucesso da cidade. Atuaremos juntos, com muita energia, para garantir um ambiente moderno, saudável e bem planejado”, afirmou o prefeito do Recife, Victor Marques.

Composto por representantes da Prefeitura do Recife, da Aena Brasil e do MPor, o Grupo de Trabalho acompanhará a implementação das ações de infraestrutura e dos processos de licenciamento urbano vinculados ao Plano de Desenvolvimento Imobiliário. O plano prevê o aproveitamento de 543 mil metros quadrados de áreas subutilizadas, com 1,3 milhão de metros quadrados de potencial construtivo, destinados à instalação de centros logísticos, empreendimentos comerciais, hotelaria e serviços.

Para o diretor-presidente da Aena Brasil, Santiago Yus, o GT permitirá um acompanhamento mais eficiente das obras. “É fundamental termos uma forma de monitorar o projeto de maneira integrada, ao mesmo tempo em que as intervenções avançam”, destacou.

Atualmente, o terminal do Recife é o quinto maior do país em volume de cargas transportadas e um dos principais hubs aéreos do Nordeste. Em 2025, 9,7 milhões de passageiros passaram pelo terminal, que hoje oferece voos para dez destinos internacionais, incluindo Argentina, Estados Unidos e Portugal.

Com a ampliação da infraestrutura e as melhorias no entorno, a expectativa é que o principal terminal de Pernambuco ultrapasse a marca de 10 milhões de passageiros, consolidando-se como vetor de desenvolvimento urbano, logístico e turístico para o estado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

## TRANSPORTES - AVIAÇÃO – AMERICAN AIRLINES REJEITA FUSÃO COM UNITED E CITA RISCOS À CONCORRÊNCIA

Companhia afirma que eventual combinação seria prejudicial aos consumidores e incompatível com princípios antitrustes dos Estados Unidos

### **Do Estadão Conteúdo**

A American Airlines negou envolvimento ou interesse em discussões em torno de uma fusão com a United Airlines. Em comunicado divulgado na sexta-feira, 17, a companhia aérea avaliou que a fusão seria negativa para a concorrência e para os consumidores.

“Embora mudanças no mercado aéreo mais amplo possam ser necessárias, uma combinação com a United seria negativa para a concorrência e para os consumidores e, portanto, inconsistente com nosso entendimento da filosofia da administração em relação ao setor e dos princípios da legislação antitruste”, afirmou a American Airlines, em nota.

A companhia aérea reiterou que a execução de objetivos estratégicos e posicionamento de longo prazo seguem como principais focos da empresa.

Na mesma nota, a American Airlines ainda elogiou o “forte apoio” do presidente Donald Trump e de outros líderes do governo no setor de aviação. A expectativa, segundo a empresa, é de continuidade da colaboração entre o setor e o governo americano.

“Demonstraram competência e compromisso contínuo em seguir aprimorando o melhor setor de aviação do mundo.”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

## MINERAÇÃO – AMÉRICA LATINA BUSCA AVANÇAR NA INDUSTRIALIZAÇÃO DE MINERAIS CRÍTICOS

Região tenta deixar papel de exportadora de matérias-primas e ampliar participação na cadeia global da transição energética em meio à disputa entre EUA e China

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



***O ex-ministro de Minas e Energia da Colômbia, Andrés Camacho, destacou que a presença de minerais críticos na América do Sul cria condições para o desenvolvimento industrial***

Os países da América Latina devem aproveitar as enormes reservas de minerais críticos e terras raras que possuem para desenvolver a própria indústria da transição energética, avaliaram lideranças latino-americanas ouvidas pela Agência Brasil.

O controle desses minerais, fundamentais para indústrias de tecnologia e energia, é um dos centros da disputa entre China e Estados Unidos (EUA) pela liderança da economia global.

Nesse contexto, especialistas defendem que a região evite repetir o papel histórico de exportadora de matérias-primas, fortalecendo sua economia e ampliando o poder de barganha internacional.

O ex-ministro de Minas e Energia da Colômbia, Andrés Camacho, destacou que a presença desses recursos no continente cria condições para o desenvolvimento industrial, com geração de empregos e redução da dependência tecnológica. “Por exemplo, o lítio, encontrado em países aqui no Sul do continente. Precisamos avançar em direção à produção, não apenas para exportar lítio, mas também para aprimorá-lo, e não apenas como mineral, mas como baterias”, afirmou.

O lítio é essencial para baterias de carros elétricos, enquanto o cobre é base para painéis solares e eólicos. Estima-se que 45% do lítio e 30% do cobre estejam na América Latina, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE).

A deputada do Parlasul Cecilia Nicolini defendeu que os países não devem se limitar à exportação de minerais brutos. “Você pode ter uma política de exportação de recursos, mas também podemos usar esses recursos para desenvolver algum tipo de tecnologia ou algum tipo de participação na cadeia de valor para ter um nível mínimo de poder de negociação [no cenário global]”, disse.

As declarações ocorreram durante o Seminário Internacional Energia, Integração e Soberania, realizado no Rio de Janeiro pelo Ineep, em parceria com a Fundação Perseu Abramo e a Fundação Friedrich Ebert Brasil.

A diretora técnica do Ineep, Ticiania Alvares, avaliou que a atual dinâmica do comércio global, marcada por conflitos e disputas geopolíticas, abre espaço para a América Latina investir em cadeias produtivas regionais. “Essa internalização de bens e insumos essenciais talvez não possa ser feita de forma nacional, mas faz sentido de forma regional”, afirmou, citando o potencial de integração em áreas como fertilizantes, com base no gás disponível em países como Argentina e Bolívia.

Segundo a especialista, o cenário atual incentiva a busca por maior autonomia produtiva. “Em um momento de crise, duvido que os países não queiram ter uma indústria no seu país”, completou.

### Região-chave

A AIE aponta a América Latina como região-chave no mercado global de minerais críticos, com reservas de lítio, cobre, grafite, terras raras, níquel e manganês, entre outros. Ao mesmo tempo, os Estados Unidos dependem de importações para parte relevante desses insumos, enquanto a China exerce forte domínio, sobretudo no refino e processamento.

Nesse cenário, a disputa geopolítica por recursos se intensifica, com iniciativas como a estratégia dos EUA para conter a influência chinesa na região. Ao mesmo tempo, lideranças defendem maior cooperação entre países latino-americanos.

Cecilia Nicolini destacou a necessidade de alianças baseadas em temas estratégicos, como a transição energética. Já Camacho alertou que, sem desenvolver indústria própria, a região continuará dependente da importação de tecnologias. “Teremos que começar a desenvolver nossas próprias adaptações para veículos elétricos e tomar medidas para garantir que não nos tornemos completamente dependentes dessas tecnologias”, afirmou.

Para Ticiano Alves, os países da região precisam negociar melhores condições, incluindo transferência de tecnologia. “A gente tem as matérias-primas dessas indústrias que são as indústrias energéticas do futuro. [...] A gente tem que dizer o que a gente quer”, disse.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva também tem defendido o avanço na industrialização desses recursos. Segundo ele, a América Latina não pode repetir ciclos anteriores de exploração sem agregação de valor. “Nós não podemos agora permitir que a riqueza que a natureza nos deu não permita que a gente fique rico”, afirmou.

Para Lula, o objetivo é garantir que a transformação ocorra dentro dos próprios países. “Não vamos repetir com os minerais críticos e com as terras raras o que aconteceu com o minério de ferro, com a bauxita. [...] Isso é uma questão de segurança nacional para nós”, declarou.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 20/04/2026*

## BE JOB – OPINIÃO - GOVERNANÇA EPISTÊMICA: QUEM CONTROLA O CONHECIMENTO, CONTROLA A DECISÃO



### HUDSON CARVALHO

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

[opiniao@portalbenews.com.br](mailto:opiniao@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)

“O que é medido melhora. O que é medido e reportado melhora exponencialmente.”

Peter Drucker

Decisões estratégicas não falham por falta de informação. Falham por algo mais perigoso: excesso de dados e falta de governança do conhecimento.

Essa é, hoje, uma das questões mais críticas na tomada de decisão estratégica em conselhos de administração e na alta liderança.

Em algum momento, todos nós precisamos tomar uma decisão de grande porte. Muitas vezes, bilionária.

Junto com ela, vem a dúvida silenciosa: estamos olhando para as informações certas? E, mais importante: estamos confiando no conhecimento certo?

Aqui está o ponto que raramente entra na mesa de decisão: relatórios podem ser tecnicamente impecáveis — e ainda assim levar a decisões erradas.

Em setores como infraestrutura, energia, portos, mineração e logística, o problema não é falta de dados.

É o oposto.



Modelos sofisticados, inteligência analítica, relatórios de consultoria e dashboards avançados produzem um volume crescente de informação.

Mas informação não é conhecimento. E conhecimento mal governado compromete a qualidade da decisão.

É nesse contexto que um conceito importante sai da academia e ganha relevância no ambiente executivo: a governança epistêmica.

Em termos práticos, trata-se de uma pergunta direta: quem define o que é conhecimento confiável dentro do processo decisório?

Toda tomada de decisão estratégica se apoia em três pilares: dados, interpretação e autoridade para validar o que será considerado verdade. Quando isso não é estruturado, o que surge está longe da clareza necessária.

É apenas disputa de narrativas técnicas.

Dois estudos. Dois consultores. Mesmos dados. Conclusões opostas. Um indica viabilidade. Outro aponta risco.

É nesse momento que a tomada de decisão deixa de ser técnica e passa a ser epistêmica.

Quem decide no que acreditar?

Tenho discutido esse tema com frequência em projetos e apresentações executivas, falando sobre tomada de decisão e gestão de risco. A conclusão é sempre a mesma: o maior problema não está nos dados. Está na forma como o conhecimento é construído, validado e utilizado.

Nos setores de infraestrutura e energia, isso se torna ainda mais crítico por três razões.

A primeira é a complexidade crescente das decisões estratégicas.

Projetos envolvem múltiplas disciplinas: economia, engenharia, regulação, questões ambientais e sociais. Ninguém domina tudo. Mas a decisão precisa ser tomada.

A segunda é a explosão da capacidade analítica.

Inteligência artificial, modelos econométricos e análise de dados ampliaram nossa capacidade de gerar insights, mas também ampliaram um risco silencioso: erros bem estruturados.

Mais dados não significam decisões melhores. Significam apenas decisões mais bem justificadas.

A terceira é o aumento do risco regulatório, institucional e reputacional. Decisões estratégicas são avaliadas sob múltiplas dimensões: financeira, ambiental, social e de governança.

Quando erradas, não geram apenas prejuízo. Trazem junto questionamento, exposição e impacto na reputação.

É por isso que a governança epistêmica deixou de ser um conceito teórico e passou a ser uma ferramenta prática de governança corporativa e gestão de risco.

As organizações mais maduras estruturam esse processo em três frentes.

A primeira é questionar o método. Premissas, modelos e hipóteses precisam ser testados — não apenas aceitos.

A segunda é promover conflito qualificado. Diversidade técnica real reduz vieses e melhora a qualidade da decisão.

A terceira é garantir rastro da decisão. Documentar evidências, critérios e fontes de conhecimento não é burocracia.

Nessas organizações, a pergunta que começa a aparecer antes de qualquer grande decisão estratégica é: qual é a arquitetura de conhecimento que sustenta essa decisão?

A pergunta parece simples, mas separa dois tipos de organização: as que decidem com base em análise robusta e as que decidem com base em narrativas convincentes.

Repito: o maior risco hoje não é a falta de informação. É confiar demais no que parece bem estruturado.

O papel da liderança passa a ser não apenas decidir, mas decidir no que acreditar.

Projetos falham. Isso faz parte do jogo. Mercados mudam. Regulações evoluem.

O que não pode acontecer é tomar decisões estratégicas com base em conhecimento mal governado.

No final, a lógica é simples: quem governa o conhecimento governa a decisão. E quem governa a decisão, governa o futuro.

Antes da próxima decisão relevante, vale uma pergunta direta: quem governou o conhecimento que você está prestes a usar?

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

**O MAIOR PROBLEMA NÃO ESTÁ NOS DADOS. ESTÁ NA FORMA COMO O CONHECIMENTO É CONSTRUÍDO, VALIDADO E UTILIZADO. NOS SETORES DE INFRAESTRUTURA E ENERGIA, ISSO SE TORNA AINDA MAIS CRÍTICO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 20/04/2026

## COMÉRCIO EXTERIOR – EM FEIRA NA ALEMANHA, LULA DEFENDE INDÚSTRIA VERDE E ACORDOS COMERCIAIS

Presidente destaca potencial brasileiro em energia limpa, minerais críticos e integração com a União Europeia

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



**Lula citou políticas públicas para a indústria implementadas em sua gestão que incentivam a vinda de empresas estrangeiras e apresentam cenário favorável para investimentos**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva participou no domingo (19) da cerimônia de abertura da Feira Industrial de Hanôver (Hannover Messe 2026), na Alemanha, — considerada a



maior feira de inovação e tecnologia industrial do planeta —, e sinalizou a intenção de diversas parcerias comerciais com o país europeu. O evento reuniu autoridades e representantes de setores estratégicos dos dois países.

O presidente citou políticas públicas para a indústria implementadas em sua gestão que incentivam a vinda de empresas estrangeiras e apresentam cenário favorável para investimentos.

“Desde 2023, estamos reconstruindo a capacidade do Estado para impulsionar o crescimento econômico e a inclusão social. Colocamos em marcha um robusto programa de neointustrialização, tendo como motores a economia verde e a indústria 4.0. O convite para a Feira de Hanôver consolida a posição do Brasil como parceiro confiável em um mundo de instabilidade e incerteza”, declarou Lula.

Também foi abordada e citada como exemplo pelo presidente Lula a assinatura do Acordo de Parceria Mercosul-União Europeia, que faz parte de uma estratégia de expansão da rede de pactos comerciais do Brasil e do Mercosul. A decisão amplia de forma significativa o acesso de produtos sul-americanos ao mercado europeu, com a eliminação de tarifas sobre aproximadamente 95% dos bens importados pela União Europeia, em diferentes prazos.

“Diante do unilateralismo, o Mercosul e a União Europeia escolheram a cooperação. Daqui a menos de duas semanas, entrará em vigor o Acordo que cria um mercado de quase 720 milhões de habitantes, com PIB agregado de 22 trilhões de dólares. Mais comércio e mais investimentos significam novos empregos e oportunidades dos dois lados do Atlântico”, exemplificou.

O presidente comentou ainda a respeito da oportunidade de cooperação mutuamente vantajosa para ambas as nações. “Existem inúmeras complementaridades ainda não exploradas entre as duas regiões. O Brasil pode ajudar a União Europeia a diminuir custos de energia e descarbonizar sua indústria”, citou como exemplos. “Para isso, é essencial que as regras do bloco levem em conta a matriz energética limpa utilizada em nossos processos produtivos. É preciso ainda combater narrativas falsas a respeito da sustentabilidade da nossa agricultura. Criar barreiras adicionais ao acesso de biocombustíveis é contraproducente tanto do ponto de vista ambiental quanto do energético”, argumentou.

### **Energia limpa**

Lula exaltou que a ciência e a tecnologia permitem aos países evoluírem de forma segura para um modelo centrado em energias limpas e que o Brasil tem sido referência nesse processo. “Na década de 1970, os choques do petróleo evidenciaram os perigos da excessiva dependência de combustíveis fósseis. O Brasil foi pioneiro na implementação de um programa nacional de biocombustíveis. Em 1980, Volkswagen e Mercedes-Benz expuseram nesta Feira motores brasileiros movidos a etanol. Hoje, mais de 75% da nossa frota é composta por veículos flex. Já adotamos mistura de 30% de etanol na gasolina e de 15% de biodiesel no diesel. Produzimos biocombustíveis de forma sustentável, sem comprometer o cultivo de alimentos ou derrubar florestas”.

Para Lula, o sistema global amparado no uso intensivo de combustíveis fósseis precisa ser revisto o quanto antes. Ele enfatizou que a questão será determinante para os rumos do enfrentamento à mudança do clima. “Nos últimos três anos, reduzimos em 50% o desmatamento na Amazônia e em 32% no Cerrado. Dispomos de matriz elétrica 90% limpa e temos potencial para produzir o hidrogênio verde mais barato do mundo. Essa trajetória consistente em energias renováveis fortaleceu nossa segurança energética. O Brasil é um dos países menos afetados pela atual crise de oferta de petróleo”, disse.

### **Minerais críticos**

Lula mencionou ainda a oportunidade de cooperação mutuamente vantajosa na exploração de minerais críticos, essenciais para a confecção de baterias, painéis solares e sistemas de energia. Para gerar emprego e renda e gozar de segurança energética, Lula indicou que os países em precisam participar de todas as etapas dessa cadeia global de valor.

“Minerais críticos são essenciais para a descarbonização e a transformação digital. Com apenas 30% do potencial mineral mapeado, nosso país já detém a maior reserva mundial de nióbio, a segunda de grafita e terras raras e a terceira de níquel. Esses insumos devem ser instrumentos de desenvolvimento econômico e social. Não repetiremos o papel de meros exportadores de commodities minerais. Estamos abertos a parcerias internacionais que incluam etapas de maior valor agregado e transferência de tecnologia”, explicou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/04/2026

### COMÉRCIO EXTERIOR – EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA CAI 6,6%

Apesar da queda do volume em março, a receita subiu 21,4% com a valorização dos preços no mercado internacional

#### **Do Estadão Conteúdo**



**A China foi o principal destino da carne bovina brasileira, com receitas de US\$ 1,816 bilhão no trimestre e volume de 325,68 mil toneladas**

As exportações brasileiras de carne bovina perderam fôlego em volume em março, mas mantiveram crescimento expressivo em receita, refletindo a valorização dos preços no mercado internacional.

A receita cambial somou US\$ 1,476 bilhão no mês, alta de 21,42% ante março de 2025, enquanto o volume embarcado recuou 6,65%, para 270,53 mil toneladas,

segundo dados da Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), com base nas informações da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Considerando apenas a carne bovina in natura, responsável por cerca de 90% das vendas externas do setor, os embarques cresceram 8,95% em março, para 233,79 mil toneladas, com receitas de US\$ 1,36 bilhão, avanço de 29,14% na comparação anual.

O desempenho indica desaceleração frente aos meses anteriores, pois o volume havia avançado 28,7% e 24% em janeiro e fevereiro, respectivamente, em um cenário de base de comparação elevada após recordes sucessivos em 2025.

No acumulado do primeiro trimestre, as exportações totais de carne bovina (incluindo industrializados e subprodutos) somaram US\$ 4,32 bilhões, crescimento de 32,29% ante igual período de 2025. O volume embarcado atingiu 827,64 mil toneladas, alta de 10,98%.

Apenas a carne in natura respondeu por US\$ 3,98 bilhões no trimestre, avanço de 37,45%, com embarques de 700,98 mil toneladas (+19,92%). O preço médio de exportação subiu 14,61%, para US\$ 5.642 por tonelada.

A China seguiu como principal destino, com receitas de US\$ 1,816 bilhão no trimestre (+41,83%) e volume de 325,68 mil toneladas (+39,35%). Os preços médios avançaram 15%, para US\$ 5.578 por tonelada. O país respondeu por 46,4% do volume exportado e 45,6% da receita com carne in natura.

Os Estados Unidos mantiveram a segunda posição, com forte expansão das compras diante do déficit interno de oferta. As exportações de carne in natura cresceram 60,96% em valor, para US\$ 588,98 milhões, enquanto o volume aumentou 28,51%, para 98,17 mil toneladas. Os preços médios subiram 25,25%, para cerca de US\$ 6 mil por tonelada.

Para a União Europeia, as vendas de carne in natura avançaram 29 48% em receita, para US\$ 187,96 milhões, e 21,16% em volume, para 21,71 mil toneladas, com preços médios de US\$ 8.656 por



tonelada (+6,86%). Considerando todos os produtos, as exportações ao bloco somaram US\$ 251,57 milhões (+49,84%).

### Outros mercados

Entre outros mercados relevantes, o Chile ampliou as compras em 27,6% em volume e 36,9% em valor no trimestre, enquanto a Rússia registrou forte expansão, com alta de 73,4% no volume e 91,1% na receita. O México também apresentou crescimento consistente, com avanço de 37,5% no volume e 55,6% no valor.

No trimestre, 106 países elevaram suas importações de carne bovina brasileira, enquanto 49 reduziram as compras, reportou a Abrafrigo.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 20/04/2026*

## COMÉRCIO EXTERIOR – EM TRÊS MESES, VENDAS À CHINA ALCANÇAM 42% DA COTA TARIFÁRIA

### Do Estadão Conteúdo

As exportações brasileiras de carne bovina para a China podem ter alcançado cerca de 42,86% da cota tarifária disponível ao Brasil já no primeiro trimestre de 2026, segundo estimativa da Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), divulgada em nota.

Com base em dados da Secex e informações do Ministério do Comércio da China (Mofcom), os embarques ao país asiático são estimados em 474,08 mil toneladas no período. A cota total estabelecida para o Brasil é de 1,106 milhão de toneladas, livre da tarifa extraquota de 55%.

Pelos cálculos da entidade, restariam aproximadamente 631,92 mil toneladas, que representam cerca de 57% da cota para embarque sem incidência da tarifa adicional ao longo do restante do ano.

A Abrafrigo ressalta, contudo, que os números podem sofrer ajustes, já que o governo chinês considera, para fins de contabilização da cota, o volume que efetivamente chega aos portos do país, e não apenas o embarcado no Brasil.

Dados oficiais de março ainda não foram divulgados pelo Mofcom. Na sua última divulgação sobre o tema, o ministério apontou que as vendas de carne bovina do Brasil para a China já haviam alcançado 372,08 mil toneladas apenas nos dois primeiros meses do ano.

### Lula na Alemanha

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva desembarcou, neste domingo (19), na cidade de Hannover, na Alemanha, em busca de parcerias comerciais e de inovação. Estão previstas as assinaturas de 10 acordos em diferentes áreas.

O objetivo da viagem é ampliar a visibilidade internacional do Brasil, mostrar a integração do ecossistema brasileiro e reforçar o posicionamento do país como um destino de investimentos, tecnologia e negócios.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 20/04/2026*

## FINANÇAS – VIÉS DO IBOVESPA SEGUE POSITIVO, DIZEM ANALISTAS

A proximidade dos 200 mil pontos abre espaço para o principal indicador da B3 buscar nível de 220 mil a 225 mil pontos

### Do Estadão Conteúdo



### ***Segundo os analistas, o fluxo de compras para a Bolsa segue sustentado pelo ingresso estrangeiro líquido***

Com os investidores domésticos ainda um tanto resabiados, e contidos por uma taxa de juros real ainda muito atrativa, o fluxo de compras para a Bolsa segue sustentado pelo ingresso estrangeiro líquido, fundamental, como no fim do ano passado, para a sucessão de recordes empreendida pelo Ibovespa entre meados de janeiro e o fim de fevereiro, e retomada

agora, em abril.

Bruno Takeo, estrategista da Potenza, avalia que o investidor internacional tem mantido avaliação positiva sobre o Brasil, o que, na sua visão, abre espaço para novas altas do Ibovespa. “O estrangeiro vê o Brasil com bons olhos, mesmo com a eleição”, diz.

Para Takeo, o mercado externo tende a olhar mais para a direção da política econômica do que para o nome do vencedor em 2026. “Se o presidente Luiz Inácio Lula da Silva for reeleito, é mais do mesmo. Se mudar, pode melhorar.”.

A proximidade do Ibovespa dos 200 mil pontos abre espaço para o principal indicador da B3 buscar a região de 220 mil a 225 mil pontos, potencialmente com a eleição - ou até acima disso - se os vetores atuais permanecerem, na avaliação de Gabriel Mollo, analista da Daycoval Corretora.

Segundo ele, o Ibovespa vive um bull market sólido, iniciado por volta de maio de 2025, sem sinais claros de reversão - embora em meio, crescentemen te, a um ambiente de forte volatilidade. Mollo aponta combinação de alguns gatilhos que ainda sustentam a tendência de alta do índice e que ajudam a explicar por que o Brasil tem atraído fluxo estrangeiro mesmo em cenário global tornado mais incerto pela tensão geopolítica.

### **Juros e petróleo**

Segundo o analista da Daycoval, o principal vetor é o diferencial de juros entre Brasil e Estados Unidos. Com a taxa doméstica ainda elevada, investidores internacionais têm direcionado capital ao País em busca de remuneração: parte fica em renda fixa e outra parcela migra para a Bolsa. “Nesse cenário o dinheiro tem saído dos EUA para o Brasil”, resume. A dinâmica ganha força à medida que a inflação global volta a pressionar, reduzindo o espaço para cortes de juros nas economias desenvolvidas.

Outro elemento relevante, na leitura do analista, é o peso do petróleo na composição do Ibovespa. Com a alta da commodity, o mercado brasileiro - bastante exposto a empresas do setor, como Petrobras e companhias juniores de exploração e produção - tende a capturar parte desse movimento. Ao mesmo tempo, a magnitude da valorização do petróleo tem contribuído para a desvalorização do dólar futuro no Brasil, o que também influencia o posicionamento de investidores, diz.

No cenário doméstico, Mollo destaca que o País tem se diferenciado de outros emergentes ao combinar crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), desemprego baixo e inflação ainda relativamente próxima da meta. Esse conjunto, somado ao carregamento proporcionado pelos juros altos, tem colocado o Brasil como uma espécie de “porto seguro” relativo dentro do universo emergente, especialmente enquanto persistirem as incertezas externas, como a guerra e seus efeitos sobre energia e preços, na visão do analista da Daycoval Corretora.

### **Selic**

Para a política monetária, Mollo espera um corte de 0,25 ponto porcentual, mas chama atenção para a possibilidade de o Banco Central sinalizar uma pausa para reavaliar os impactos do petróleo sobre a inflação. Se o “gap” de juros entre Brasil e economias desenvolvidas continuar alto por mais tempo, ele acredita que a tendência é que o fluxo estrangeiro siga favorecendo o mercado brasileiro.

Ele também chama atenção para uma possível rotação setorial na B3. Em caso de mudança no quadro político ou de percepção sobre estatais, Petrobras poderia sofrer uma realização mais forte e parte do dinheiro migraria para setores domésticos que ainda estariam “defasados”, como construção civil, varejo e bancos. Mollo, porém, não vê uma fuga estrutural de investimentos, mas sim realocações internas conforme a mudança do ambiente.

Quanto às ações de bancos, a leitura é de que os juros altos podem pesar, mas compensar por meio da melhora do spread.

Já o varejo “ainda não andou muito” e tenderia a reagir de forma mais consistente quando os juros começarem a cair com mais força - movimento que, na visão dele, depende da redução das incertezas globais, com a guerra passando a segundo plano.

Por fim, Mollo observa que mudanças de postura no cenário internacional - como uma alteração de orientação política nos EUA - podem seguir como fonte importante de volatilidade, elevando o prêmio de risco e tornando mais difícil projetar movimentos com precisão. Ainda assim, ele resume o momento com uma diretriz: apesar do ruído, a tendência do Ibovespa continua a ser de alta, e o bull market prossegue sólido e consistente.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

## **JUSTIÇA – PRISÃO DOMICILIAR DE BOLSONARO TEM APOIO DE 56%**

Pesquisa mostra como o brasileiro vê a concessão do benefício ao ex-presidente, condenado por tentativa de golpe de Estado

**Do Estadão Conteúdo**



***O estudo mostra que o posicionamento político é o principal fator de divisão nas opiniões. Entre os eleitores de Bolsonaro, 69% concordam com a prisão domiciliar***

A maioria dos brasileiros é favorável à decisão da Justiça de conceder prisão domiciliar ao ex-presidente Jair Bolsonaro por motivos de saúde, segundo pesquisa da Ipsos em parceria com o Ipec.

O levantamento aponta que 56% concordam com a medida (38% totalmente e 18% em parte), enquanto 35% discordam (26% totalmente e 9% em parte). Outros 3% se dizem indiferentes e 6% não souberam ou não responderam.

O estudo mostra que o posicionamento político segue como principal fator de divisão nas opiniões. Entre os eleitores de Bolsonaro no segundo turno de 2022, 69% concordam com a prisão domiciliar (54% totalmente e 15% em parte), com 25% de discordâncias (18% totalmente e 7% em parte).

Já entre os eleitores de Luiz Inácio Lula da Silva, embora 42% discordem da medida (33% totalmente e 9% em parte), há uma parcela relevante que concorda: 52% apoiam a decisão, sendo 30% totalmente e 22% em parte.

Recortes geográficos também indicam diferenças relevantes. A concordância é maior entre moradores do interior (58%) do que nas capitais (49%), além de ser mais elevada em cidades com até 50 mil habitantes (60%) frente aos municípios com mais de 500 mil habitantes (50%). A concordância também é mais elevada na região Sul (61%).



A pesquisa também investigou a opinião sobre o cumprimento da pena após o período de 90 dias de prisão domiciliar. Nesse cenário, 49% defendem que Bolsonaro permaneça em casa, enquanto 42% avaliam que ele deveria retornar à prisão na Papudinha. Outros 9% não souberam ou não responderam.

Novamente, a polarização política aparece de forma acentuada: 82% dos eleitores de Bolsonaro defendem a manutenção da prisão domiciliar, ante 25% entre os eleitores de Lula. Por outro lado, 69% dos eleitores do atual presidente preferem o retorno à prisão, contra 12% dos bolsonaristas.

“O voto no segundo turno da eleição de 2022 continua sendo o principal preditor de opinião sobre temas ligados ao ex-presidente e ao atual presidente, mostrando que a polarização segue como marca registrada da política brasileira”, afirmou, em nota, a diretora-geral do Ipsos-Ipec, Márcia Cavallari.

A manutenção da prisão domiciliar é mais defendida por pessoas com renda acima de cinco salários mínimos (60%), moradores da região Sul (58%), evangélicos (58%) e idosos com 60 anos ou mais (54%), enquanto o retorno à prisão é mais citado no Nordeste (50%) e entre os jovens (48%).

O levantamento foi realizado entre 8 e 12 de abril de 2026, com 2.000 entrevistas presenciais em 130 municípios brasileiros. A margem de erro é de dois pontos percentuais, com nível de confiança de 95%.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 20/04/2026**

## **JUSTIÇA – STF DERRUBA LEI DE SC QUE PROIBIA COTAS RACIAIS**

Decisão foi unânime e terminou com placar de 10 a 0 pela inconstitucionalidade  
**Da Agência Brasil**

Por unanimidade, o plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu na sexta-feira (17) derrubar a lei de Santa Catarina que proibiu a reserva de cotas raciais para ingresso de estudantes em instituições de ensino que recebem verbas públicas do estado. A votação ocorreu no plenário virtual da Corte e foi finalizada com placar de 10 votos a 0.

O plenário julgou ações protocoladas pelo PSOL, PT, PCdoB e o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) para considerar inconstitucional a Lei 19.722 de 2026, aprovada pela Assembleia Legislativa e sancionada pelo governador Jorginho Melo.

A norma permite a reserva de vagas somente para pessoas com deficiência, alunos oriundos de escolas públicas ou com base em critérios exclusivamente econômicos.

O julgamento começou na sexta-feira (10), quando o relator, ministro Gilmar Mendes, declarou que a Corte já reconheceu a constitucionalidade das ações afirmativas. “Não há dúvidas quanto à constitucionalidade, em abstrato, das ações afirmativas baseadas em critérios étnico-raciais”, afirmou. “Políticas dessa natureza, quando bem utilizadas, efetivamente concretizam o princípio da igualdade, concebido como igual respeito às diferenças e mandado de combate às desigualdades materiais”, afirmou.

O voto de Gilmar Mendes foi seguido pelos ministros Flávio Dino, Alexandre de Moraes, Dias Toffoli, Cristiano Zanin, Edson Fachin e Cármen Lúcia.

Os três últimos votos foram proferidos nesta sexta-feira pelos ministros Luiz Fux, Nunes Marques e André Mendonça.

Dados do Censo da Educação Superior mostram que 49% dos estudantes que ingressaram por meio da reserva de vagas em universidades federais concluíram a graduação.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/04/2026

## INTERNACIONAL – “QUERO ENCORAJAR CATÓLICOS, NÃO DEBATER COM TRUMP

Em viagem pela África, Papa Leão XIV se mostrou incomodado com o interesse da imprensa em alimentar discussão com o presidente dos EUA

**Do Estadão Conteúdo**



### **A terceira etapa da viagem do papa Leão XIV ao continente africano é em Angola**

Minutos após embarcar em um voo rumo a Angola, na terceira etapa de sua viagem apostólica à África, o papa Leão XIV disse neste fim de semana não ter interesse algum em discutir com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

“Difundi-se certa narrativa, não totalmente precisa, por causa da situação política criada quando, no primeiro dia da viagem, o presidente dos Estados Unidos fez algumas declarações sobre mim”, explicou o pontífice aos jornalistas que o acompanham.

“Grande parte do que foi escrito desde então nada mais é do que comentário sobre comentário, na tentativa de interpretar o que foi dito”, destacou o pontífice, ao citar que o discurso feito no Encontro de Oração pela Paz, no último dia 16, havia sido preparado duas semanas antes.

“Muito antes de o presidente comentar sobre mim e sobre a mensagem de paz que estou promovendo. Ainda assim, foi interpretado como se eu estivesse tentando debater novamente com o presidente, algo que não é de modo algum do meu interesse”, completou.

Durante o voo, o papa fez um balanço positivo dos três dias de viagem a Camarões, país que, segundo ele, representa o “coração da África” sob diversos aspectos, citando cerca de 250 idiomas locais e uma grande variedade de etnias.

### **Paz e diálogo**

Leão XIV pediu ainda paz e diálogo entre as diversas religiões: “Venho à África principalmente como pastor, como chefe da Igreja Católica, para estar, para celebrar, para encorajar e acompanhar todos os católicos africanos”.

O pontífice defendeu ser necessário “continuar a promover, como já estamos fazendo em outros lugares e como fez o papa Francisco durante seu pontificado, o diálogo, a promoção da fraternidade, da compreensão, da aceitação e da construção da paz com pessoas de todas as religiões”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/04/2026

## INTERNACIONAL – EUA ACUSAM IRÃ DE VIOLAR CESSAR-FOGO EM ORMUZ

Trump reclama de disparos iranianos no estreito e faz novas ameaças

**Do Estadão Conteúdo**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, aumentou o tom e disse que os disparos do Irã no Estreito de Ormuz sábado foram uma “violação total ao acordo de cessar-fogo” e que se o Irã não aceitar o acordo oferecido, os EUA “vão derrubar cada usina de energia e cada ponte no Irã. Chega de

ser bonzinho”, disse em sua rede social, ao afirmar que é hora de acabar com a máquina de matar do Irã.



### ***Trump confirmou que seus representantes irão ao Paquistão para negociações na noite desta segunda-feira***

Trump afirmou, ainda, que seus representantes irão ao Paquistão para negociações na noite desta segunda-feira.

“Estamos oferecendo um acordo muito justo e razoável, e espero que eles aceitem porque, se não aceitarem, os Estados Unidos vão derrubar cada usina de energia e cada ponte no Irã. CHEGA DE SER

BONZINHO! Elas cairão rápido, cairão fácil e, se não aceitarem o acordo, será uma honra fazer o que precisa ser feito, o que deveria ter sido feito ao Irã, por outros presidentes, nos últimos 47 anos. É HORA DE ACABAR COM A MÁQUINA DE MATAR DO IRÃ!”, disse na rede Truth Social.

Ele afirmou também que o fechamento do Estreito pelo Irã é algo que só prejudica eles, que perdem U\$500 milhões por dia e que os EUA não perdem nada.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

## **INTERNACIONAL – PETRO VAI PROCESSAR PRESIDENTE DO EQUADOR**

Líder colombiano alega ter sido caluniado por Daniel Noboa, que o acusou de ter vínculos com um chefe de facção criminosa

### ***Do Estadão Conteúdo***



### ***Petro diz que “a oposição colombiana de Uribe”, por “ordem de uma força estrangeira no Equador e na Colômbia”, atua para desacreditá-lo***

O presidente colombiano, Gustavo Petro, afirmou neste domingo, 19, que moverá uma ação penal contra o presidente equatoriano Daniel Noboa, depois que este o acusou de ter vínculos com um chefe de facção criminosa, aprofundando a crise diplomática e comercial entre os dois países.

Noboa declarou no sábado, 18, à revista colombiana Semana, sem apresentar provas, que Petro “se reuniu com alguns membros da Revolução Cidadã (movimento de esquerda no Equador) e alguns desses membros da Revolução Cidadã têm vínculos com Fito”.

Adolfo Macías, conhecido como “Fito”, era o principal líder de uma das maiores organizações criminosas do Equador, Los Choneros e foi extraditado no ano passado para os Estados Unidos por acusações de tráfico de drogas e armas.

“Decidi processar criminalmente o presidente Noboa por sua calúnia”, escreveu no X o governante colombiano, que um dia antes havia negado conhecer o líder criminoso.

“O próprio Noboa deu a ordem, como deve ser, para que o exército equatoriano, em todo momento, dia e noite, me protegesse em Manta”, cidade à qual compareceu em maio do ano passado para a posse de Noboa em seu segundo mandato.



A organização política Revolução Cidadã, liderada pelo ex-presidente equatoriano Rafael Correa (2007- 2017), é o maior grupo de oposição a Noboa.

Petro insistiu na acusação de que “a oposição colombiana de Uribe”, em alusão ao ex-presidente do país, por “ordem de uma força estrangeira no Equador e na Colômbia”, atua para desacreditá-lo. Ele também não apresentou provas de suas afirmações.

A Associated Press solicitou no domingo um posicionamento da chancelaria e da presidência do Equador, mas não recebeu resposta imediata.

Este é mais um dos episódios da disputa entre os dois mandatários, que mergulhou Colômbia e Equador em uma guerra comercial desde janeiro. No início deste ano, Noboa impôs unilateralmente uma tarifa sobre as importações colombianas, alegando falta de controle na fronteira comum.

A Colômbia respondeu também com impostos e a suspensão da venda de energia, enquanto o Equador elevou progressivamente a tarifa de 30% para 50% e, finalmente, para 100%. Esta última passará a valer em maio.

A tensão na relação bilateral também se agravou depois que Petro chamou de “preso político” o ex-vice-presidente equatoriano Jorge Glas, que cumpre pena de prisão por casos de corrupção e a quem concedeu nacionalidade colombiana.

Noboa rejeitou a classificação que, segundo ele, atenta contra a soberania do país, e convocou para consultas seu embaixador em Bogotá. A Colômbia adotou, posteriormente, a mesma medida.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 20/04/2026**

## INTERNACIONAL – COREIA DO NORTE LANÇA MÍSSEIS EM ÁGUAS ORIENTAIS

Acusação de novos testes de armas de longo alcance foi feita pela vizinha Coreia do Sul

### **Do Estadão Conteúdo**

A Coreia do Norte lançou múltiplos mísseis balísticos em direção ao mar na noite deste sábado, 18 (domingo, 19, no horário local), afirmou o exército da Coreia do Sul. Foi a mais recente atividade de testes de armas do Norte neste ano.

O Estado-Maior Conjunto da Coreia do Sul informou que os lançamentos ocorreram na manhã de domingo (horário local) na área oriental de Sinpo, no Norte.

O país informou que reforçou sua postura de vigilância e está trocando informações com os Estados Unidos e o Japão. O Ministério da Defesa japonês também declarou que a Coreia do Norte disparou um míssil balístico suspeito.

Na semana passada, Pyongyang disse que o líder norte-coreano Kim Jong Un supervisionou testes de mísseis. Após o teste, Kim afirmou que seu governo continuava focado na “expansão ilimitada” de suas forças nucleares e emitiu novas tarefas não especificadas para aprimorar as capacidades de ataque nuclear e resposta rápida norte-coreanas.

O diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica, Rafael Grossi, disse na semana passada que sua agência confirmou “um rápido aumento” nas atividades em instalações nucleares na Coreia do Norte.

A Coreia do Norte tem intensificado significativamente os seus testes de armas desde 2024, focando no desenvolvimento de mísseis balísticos intercontinentais (ICBMs), mísseis hipersônicos e tecnologia de drones, sob a supervisão do líder Kim Jong-un, com o objetivo de aumentar seu poderio militar estratégico.

Os testes recentes ocorrem em um cenário de estreitamento de laços militares entre Pyongyang e Moscou, gerando preocupação internacional. As ações fazem parte de um plano de cinco anos para a expansão do arsenal militar e de meios de ataque estratégico.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/04/2026



### JORNAL O GLOBO – RJ

## LULA: BRASIL PODE SE TRANSFORMAR EM UMA ARÁBIA SAUDITA DOS COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS

Proposta em discussão pela União Europeia poderá restringir uso de biodiesel de palma e de soja pelas empresas da região

Por **João Sorima Neto, Lucianne Carneiro\*** e **Tais Hirata** — **Hanôver, Alemanha**



**Lula, o presidente da Apex Brasil, Laudemir Müller (esquerda), e o presidente da Fiergs, Claudio Bier, seguram amostra de biocombustível na feira de Hanôver — Foto: Agência Brasil**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva usou sua participação na Hannover Messe 2026, a feira industrial de Hanôver, na Alemanha, para fazer uma ampla defesa do setor de biocombustíveis brasileiro, ameaçado de sofrer um revés na Europa. Uma proposta em discussão pela União Europeia (UE) poderá restringir o uso de biodiesel de palma e de soja pelas empresas da região

para fins de cumprimento de cotas de energia renovável.

— O Brasil pode se transformar numa espécie de Arábia Saudita dos combustíveis renováveis. Temos que defender as alternativas que o mundo está precisando que sejam encontradas, que é a descarbonização. Por isso sou defensor intransigente dos biocombustíveis — disse Lula à imprensa.

O presidente brasileiro destacou o tema dos biocombustíveis em diversos discursos feitos durante a feira. Na cerimônia de abertura, domingo, ele já havia criticado “barreiras de acesso a biocombustíveis” pelos europeus. Ontem, voltou ao tema de forma mais incisiva e disse que “os alemães não podem acreditar na mitologia dita por alguns que são contra a inovação tecnológica na área de combustíveis de que o combustível brasileiro atrapalha a produção de alimentos”.

Um dos argumentos usados na União Europeia é o de que a produção do biodiesel de soja e de palma gera um risco de mudanças indiretas no uso da terra, o que poderia prejudicar o abastecimento alimentar, segundo relatório da Comissão Europeia que destacou a expansão da soja no Brasil e seus impactos sobre o uso da terra.

Lula disse que “ninguém seria louco de substituir produção de comida por biodiesel”.

À imprensa, o presidente voltou a afirmar que o biodiesel é uma “opção barata, confiável e eficiente para descarbonizar o setor de transporte” e que o Brasil “é capaz de produzir sem comprometer a produção de alimentos e áreas de florestas”.

Ao ser questionado por jornalistas a respeito do tema, o premiê alemão Friedrich Merz disse que o fato de o Brasil usar o biodiesel e o álcool para mobilidade mostra que é um exemplo viável, e que a política não deve determinar uma só tecnologia como a do futuro. "Não deveríamos descartar tecnologias que vão se tornar relevantes daqui a 20, 30 anos. (...) Temos mais de 1 bilhão de carros a combustão nas estradas no mundo afora e será grande tarefa descarbonizar esses veículos. Isso não vai funcionar só com carro elétrico", afirmou.

(\*Do Valor) Os jornalistas viajaram a convite da Apex Brasil

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/04/2026

## MINERADORA AMERICANA COMPRA SERRA VERDE, DE TERRAS-RARAS, E AVALIA NEGÓCIO EM US\$ 2,8 BILHÕES

USA Rare Earth concordou adquirir a empresa brasileira combinando o pagamento de US\$ 300 milhões em dinheiro com a emissão de 126,8 milhões de ações

**Por Leticia Lopes e Agências Internacionais — São Paulo e Stillwater, Oklahoma**



**Usina de mineradora Serra Verde, no norte de Goiás. Empresa é a única que produz terras-raras no Brasil — Foto: Divulgação/Serra Verde**

A USA Rare Earth, empresa de terras-raras listada na Nasdaq, anunciou nesta segunda-feira que vai adquirir a mineradora brasileira Serra Verde, única que produz esses elementos em escala fora da Ásia. A transação envolve dinheiro e ações, e se soma a uma série de negócios recentes na disputa do governo americano contra o domínio chinês no setor.

No total, o negócio é cotado em US\$ 2,8 bilhões. A companhia americana informou que pagará US\$ 300 milhões em dinheiro e emitirá cerca de 126,8 milhões de ações. Proprietária de uma grande mina de terras-raras no norte de Goiás, a Serra Verde é controlada por duas companhias americanas (Denham Capital e EMG) e uma britânica (Vision Blue).

Prevista para ser concluída no terceiro trimestre, a transação ocorre enquanto os Estados Unidos e seus aliados correm para garantir fontes alternativas de suprimento de elementos de terras-raras, um mercado há muito dominado pela China. Esses minerais são usados em ímãs de alta resistência essenciais para a indústria de alta tecnologia e baixo carbono, que fabrica motores elétricos, turbinas eólicas, drones e armamentos.

O negócio deve criar uma nova empresa no setor, com oito operações, distribuídas no Brasil, EUA, França e Reino Unido, e operando toda a cadeia do setor, desde a mineração até o processamento, separação, metalização e fabricação de ímãs.

### Quem é a compradora?

A USA Rare Earth é uma empresa privada, mas que conta com apoio de múltiplas iniciativas federais dos EUA, incluindo um financiamento recente de US\$ 1,6 bilhão concedido pelo Departamento de Comércio americano.

A empresa já possui um depósito mineral no Texas, mas o local ainda não foi explorado comercialmente. Segundo o Financial Times, a companhia foi fundada em 2019, mas ainda não concluiu o chamado estudo definitivo de viabilidade, etapa que avalia se os metais presentes no depósito têm exploração economicamente viável. Além disso, especialistas ouvidos pela reportagem afirmaram que a concentração de terras-raras é baixa, o que tornaria a operação cara e difícil.



Com a compra da Serra Verde, a USA Rare Earth aposta na construção de uma plataforma verticalmente integrada, da mineração à fabricação de ímãs. Em comunicado, a companhia estimou a produção da nova empresa até o fim de 2027 em cerca de 6,4 mil toneladas métricas de óxidos de terras-raras (TREO) por ano. Até 2030, a expectativa é que o negócio registre cerca de US\$ 1,8 bilhão de Ebitda (lucro antes de juros, imposto, depreciação e amortização).

A Serra Verde opera um grande depósito de argila iônica, onde a extração é mais eficiente e menos custosa, e capaz de produzir terras-raras essenciais para ímãs, incluindo elementos pesados mais escassos. A mina goiana é o primeiro depósito do tipo fora da Ásia em produção em escala. Hoje, o material é explorado e beneficiado antes de ser exportado.

A CEO da USA Rare Earth, Barbara Humpton, afirmou em comunicado que a mina é um "ativo único e o único produtor fora da Ásia capaz de fornecer, em escala, todos os quatro elementos magnéticos de terras-raras".

Já a Serra Verde afirmou que a empresa combinada "terá acesso a tecnologias de separação, processamento e fabricação de metais de primeira classe por meio de suas próprias operações e parcerias estratégicas, que abrangem os EUA e os seus aliados".

Sir Mick Davis, presidente do Conselho de Administração do Grupo Serra Verde, e Thras Moraitis, CEO da companhia, vão integrar o colegiado na empresa resultante da combinação dos negócios. Moraitis assumirá a presidência do novo grupo e Ricardo Grossi, atualmente no comando da Serra Verde Pesquisa e Mineração, continuará liderando as operações no Brasil.

A operação com a USA Rare Earth ainda inclui um acordo de fornecimento por 15 anos para abastecer uma empresa de propósito específico capitalizada por agências do governo dos EUA e recursos privados com preços mínimos garantidos, o que, segundo a Serra Verde, vai reduzir riscos e apoiar investimentos.

Moraitis explica que esse acordo de 15 anos de fornecimento funciona como garantia para 100% da produção da Fase I da operação. "Os preços mínimos para disprósio e térbio acordados são uma prioridade no setor, e reduzem o risco para o desenvolvimento futuro da nossa operação, fornecendo fluxos de caixa seguros e previsíveis com potencial compartilhado, permitindo que possamos investir em nossa expansão com confiança", disse em nota.

### **Setor em disputa**

Os recentes negócios destacam um movimento global para expandir a capacidade de produção de terras-raras depois que a China, no ano passado, ameaçou paralisações industriais generalizadas ao restringir exportações. Em janeiro, a Energy Fuels, dos EUA, fez uma oferta de US\$ 299 milhões pela Australian Strategic Materials para construir uma cadeia de suprimentos "da mina ao metal" para essas commodities críticas.

As terras-raras ganharam importância geopolítica com o tarifaço de Donald Trump. Em mais um capítulo da disputa de Washington com a China, o governo americano lançou em fevereiro o chamado Project Vault (algo como "projeto caixa-forte"), para formar um estoque estratégico de minerais críticos de US\$ 12 bilhões, boa parte disso composto de recursos públicos.

O Brasil tem posição estratégica nesse tabuleiro porque detém reservas potenciais de 21 milhões de toneladas totais de óxidos de terras-raras (TREO, em inglês), atrás só da China no ranking global, conforme o Serviço Geológico dos EUA (USGS).

No escopo do Project Vault, a Serra Verde assinou um empréstimo de US\$ 565 milhões com a Corporação Financeira dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (DFC), agência de fomento americana.

Enquanto os EUA expandem investimentos e avançam na presença no Brasil, o presidente Luis Inácio Lula da Silva disse na última sexta-feira, durante viagem à Espanha, que o governo pretende garantir a soberania do país neste setor, e que fará acordo sobre minerais críticos com todos países que estiverem dispostos a colaborar com o Brasil.

— Nós iremos construir parceria com quem quiser construir, quem quiser nos ajudar, nos transferir tecnologia, mas ninguém, ninguém, no nosso Brasil, será dono da nossa riqueza mineral — disse o presidente.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 20/04/2026*

### 'É NATURAL QUE HAJA REDUÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO', DIZ ALCKMIN

Em evento em Cubatão (SP), o presidente da República em exercício apoiou o fim da escala 6x1, mas disse que particularidades dos setores devem ser respeitadas

*Por Redação O GLOBO — São Paulo*



*Alckmin em visita à fábrica da Unipar, em Cubatão — Foto: Cadu Gomes/Divulgação*

O presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, reforçou nesta segunda-feira (20) ser favorável ao fim da escala 6x1, mas que cada setor deve ter suas especificidades respeitadas. A declaração veio após uma visita em Cubatão às instalações da fábrica da Unipar Carbocloro, que se tornou a maior produtora de cloro de membrana da América do Sul após passar a receber investimentos de mais de R\$ 1 bilhão.

“É natural que haja uma redução da jornada de trabalho. Isso precisa ser debatido, precisa ser discutido, o governo apoia [o fim da 6x1]. E há a necessidade de se analisar as especificidades, porque não é todo mundo que tem a mesma lógica”, disse, segundo o G1.

O argumento de Alckmin é de que os avanços tecnológicos recentes, como inteligência artificial (IA) e robótica, permitem um novo modelo de jornada de trabalho. “Isso vale para agricultura, onde você mecaniza muito na agricultura, isso vale para indústria, automação, robô, até para serviços, medicina. Você pegar radiologia, tomografia, ressonância, vai ter muita leitura por robô, por inteligência artificial. Então é natural que haja uma redução da jornada de trabalho”, disse.

Na semana passada, o governo Lula enviou ao Congresso Nacional o projeto de lei que prevê o fim da escala 6x1 e a redução da jornada semanal máxima de trabalho de 44 para 40 horas. A proposta foi encaminhada com urgência constitucional.

Na prática, isso leva à adoção do modelo 5x2, cinco dias de trabalho e dois de descanso, substituindo a lógica atual da escala 6x1 em partes dos setores econômicos, como os de comércio e serviços. A proposta mantém a possibilidade de escalas diferenciadas, como o modelo 12x36, desde que respeitado o limite de 40 horas semanais. Também prevê que ajustes possam ser feitos por meio de acordos e convenções coletivas.

A opção por incluir o limite de 40 horas em todos os dispositivos, além da obrigatoriedade de dois dias de repouso, baseou-se em estudo do Ministério do Trabalho. Dados citados pelo governo indicam que cerca de 14 milhões de brasileiros trabalham atualmente na escala 6x1, enquanto aproximadamente 37 milhões têm jornadas superiores a 40 horas semanais.

### Acordo Mercosul-UE

Na visita, o presidente em exercício comentou sobre o acordo Mercosul-União Europeia, que entra em vigor provisoriamente no dia 1º de maio. Para ele, o entendimento entre os blocos destaca um avanço em um cenário global de medidas protecionistas.

“Perto de 500 produtos brasileiros que nós exportamos para a União Europeia, zera o imposto. E outros terão uma degravação ao longo dos anos. Então nós vamos poder vender mais”, disse.

Nesta semana, o presidente Lula está em viagem à Europa, que inclui agendas na Espanha, Alemanha e Portugal. Segundo Alckmin, a viagem do petista servirá para abrir novos mercados para produtos brasileiros.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 20/04/2026*

## DEPOIS DE DISPARADA, PREÇO DO PETRÓLEO DESACELERA À ESPERA DE UM ACORDO DE PAZ ENTRE EUA E IRÃ

O barril do tipo Brent chegou a subir mais de 6% no fim de semana depois que o governo iraniano voltou a fechar o Estreito de Ormuz

*Por Bloomberg — Londres*



### *Navios na costa de Dubai em meio à crise no Estreito de Ormuz — Foto: AFP*

O preço do petróleo avançou nesta segunda-feira, puxando para baixo as ações e os títulos do Tesouro dos EUA após um fim de semana turbulento no Oriente Médio lançar dúvidas sobre as perspectivas de negociações de paz antes de um prazo iminente para cessar-fogo.

O tipo Brent, referência global do petróleo, chegou a subir 6,3%, para US\$ 96 por barril. Às 07h52, o barril era negociado a US\$ 94,77, avanço de 4,86%. O barril do WTI, referência dos EUA, avançou 7%, para US\$ 88,3 por barril. No mesmo horário, subia 5,73%, cotado a US\$ 87,32.

Os preços dispararam no domingo depois que a Marinha dos Estados Unidos apreendeu um navio iraniano durante um fim de semana marcado por tensão, em que Teerã abriu fogo contra embarcações e voltou a impor restrições no Estreito de Ormuz.

O presidente Donald Trump disse que a Marinha dos EUA abriu fogo e apreendeu a embarcação no Golfo de Omã depois que ela ignorou ordens de parada ao deixar o Estreito de Ormuz — no primeiro grande confronto desde o início do bloqueio, há uma semana.

O episódio ocorreu horas depois de idas e vindas sobre possíveis negociações de paz em Islamabad, com Trump dizendo ver chance de acordo, enquanto autoridades iranianas afirmaram não haver “perspectiva clara” de um acordo.

O impasse em torno do Estreito de Ormuz — por onde passava cerca de um quinto do petróleo e do gás natural liquefeito do mundo antes do início da guerra, no fim de fevereiro — ameaça aprofundar a crise global de energia e põe em xeque a previsão feita por Donald Trump no fim de semana de um desfecho rápido para o conflito.

A via marítima é apenas uma das questões não resolvidas, que também incluem as capacidades nucleares do Irã e a contínua invasão de Israel no Líbano.

Os contratos futuros do S&P 500 caíram 0,4% após o índice de referência registrar uma sequência de recordes históricos. As ações europeias recuaram 1%. Os rendimentos dos títulos subiram acentuadamente na Europa, enquanto os movimentos nos Treasuries foram mais moderados. O ouro caiu abaixo de US\$ 4.800 por onça, enquanto o dólar avançou levemente.

Os movimentos de aversão ao risco desta segunda-feira estão prejudicando uma alta que havia apagado todas as perdas das ações americanas causadas pela guerra. O presidente Donald Trump e autoridades iranianas apresentaram visões divergentes sobre a próxima fase do conflito, deixando incerto se os lados se reuniriam para negociações na terça-feira, com a trégua prestes a expirar.

Os investidores acreditam que a pressão sobre ambas as partes para chegar a um acordo permanece alta, mesmo com a probabilidade de elevada volatilidade durante as negociações. A agência estatal de notícias do Irã citou o presidente Masoud Pezeshkian dizendo que a guerra não é do interesse de ninguém e que caminhos diplomáticos devem ser usados para reduzir as tensões.

“Embora os acontecimentos do fim de semana certamente tenham esfriado o otimismo, não o descarrilaram completamente”, disse Stephan Kemper, estrategista-chefe de investimentos do BNP Paribas Wealth Management. “Os mercados continuam esperando uma solução no curto prazo que permita que a energia volte a fluir.”

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 20/04/2026

## GILMAR PEDE A MORAES QUE ZEMA SEJA INVESTIGADO NO INQUÉRITO DAS FAKE NEWS APÓS CRÍTICAS AO STF

Ex-governador de Minas compartilhou vídeo que faz sátira a ministros e à Corte; nas redes sociais, ele criticou a decisão do magistrado e voltou a divulgar o material

Por Bernardo Lima — Brasília



**Os ministros Gilmar Mendes e Alexandre de Moraes durante cerimônia — Foto: Rosinei Coutinho/STF/22-08-2024**

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), enviou uma notícia-crime ao colega de Corte, Alexandre de Moraes, solicitando que o ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo-MG) seja investigado no âmbito do inquérito das fake news. O motivo é um vídeo publicado pelo pré-candidato à Presidência da República no mês passado, quando criticou o magistrado por ter anulado a decisão da CPI

do Crime Organizado sobre a quebra dos sigilos de uma empresa ligada à família do ministro Dias Toffoli. Ainda nesta segunda-feira, Zema reagiu à decisão de Gilmar, publicou novamente o material e definiu a medida como "absurda".

A informação foi adiantada pela Folha e confirmada pelo GLOBO junto ao gabinete do ministro. No vídeo em questão, os ministros são representados por fantoches, e Toffoli pede que o boneco de Gilmar suspenda a quebra de seus sigilos, determinada pela CPI do Crime Organizado. Em troca da anulação, o personagem de Gilmar pede "uma cortesia" no resort Tayayá, que já teve irmãos de Toffoli como donos e está envolvido nas investigações ligadas ao escândalo do Banco Master.

No pedido enviado a Moraes, Gilmar afirma que o conteúdo compartilhado pelo ex-governador de Minas Gerais "vilipendia não apenas a honra e a imagem deste Supremo Tribunal Federal, como também da minha própria pessoa".



### **Fantoches dos ministros Dias Toffoli e Gilmar Mendes em vídeo publicado por Zema — Foto: Reprodução/Redes sociais**

Zema, por sua vez, voltou a criticar Gilmar. Na manhã de hoje, por meio das redes sociais, o ex-governador afirmou que a ação na Justiça indica que "a carapuça serviu", e definiu sua publicação como uma peça de humor.

"Se um teatro de fantoches é visto como ameaça por Gilmar e Moraes é sinal de que a carapuça

serviu. Os ministros não gostaram da nossa série "os intocáveis". Beleza. Mas me processar por isso? O humor é usado pra criticar o poder desde que o mundo é mundo", escreveu Zema. "Pra mim, absurdo é isso. Seguimos em frente contra essa farra dos intocáveis".

O mineiro também repercutiu o apoio de seus correligionários, como os deputados federais Deltan Dellagnol (PR) e Marcel Van Hattem (RS), além do senador Eduardo Girão (CE). Já o partido Novo, ainda nas redes sociais, afirmou "num país sério, uma acusação dessas seria uma piada".

### **Críticas a Zema**

Nesta semana, o ministro do STF já havia criticado Zema após a publicação do vídeo. Gilmar disse ser "no mínimo, irônico" que o ex-governador tenha defendido o impeachment e a prisão dos ministros Alexandre de Moraes e Dias Toffoli após ter acionado a Corte, enquanto esteve à frente do estado, para parcelar dívidas de Minas com a União.

O decano apontou que Zema, "que hoje agride" o STF, recorreu à Corte "inúmeras vezes" em busca de decisões que "suspenderam obrigações bilionárias com a União". "Sem o socorro institucional do STF, o então governador teria enfrentado um cenário de grave desorganização fiscal, com riscos concretos à continuidade de serviços públicos essenciais", frisou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/04/2026

## **BRASKEM DIZ QUE NOVONOR ASSINA ACORDO PARA VENDA DO CONTROLE DA COMPANHIA PARA O FUNDO SHINE I**

Fundo vai deter 34,3% do capital total da Braskem, incluindo 50,11% do capital votante

Por O Globo com informações do Valor — Rio



### **Entrada das instalações da Braskem em Duque de Caxias, no Rio de Janeiro — Foto: Maria Magdalena Arrellaga/Bloomberg**

Em fato relevante divulgado nesta segunda-feira, a Braskem informou que a Novonor (ex-Odebrecht) e a NSP Investimentos assinaram um contrato para a venda do controle da petroquímica ao Fundo de Investimentos e Participações Shine I (Shine I FIP), gerido pela Vórtx .

O fundo vai adquirir 226.334.622 ações ordinárias da companhia e 47.294.173 ações preferenciais Classe A.

Os papéis correspondem a aproximadamente 50,11% do capital social votante e 34,32% do capital social total da Braskem.

A NSP Investimentos permanecerá com 31.888.313 ações preferenciais classe A, equivalentes a 4% do capital total, sem direitos adicionais de governança.



A transferência do controle ainda depende da obtenção das autorizações judiciais necessárias, além do aval de órgãos antitruste no Brasil, México, Estados Unidos e Europa.

Outro ponto crucial é a necessidade de que a Petrobras, que compartilha o controle da Braskem, não exerça seus direitos de preferência nem de "tag along" (venda conjunta) previstos no acordo de acionistas vigente.

Caso o negócio seja concluído, o fundo Shine e a Petrobras deverão assinar um novo acordo de acionistas com novas regras que preveem que a Braskem terá uma governança equilibrada.

O acordo exigirá consenso nas decisões do conselho de administração e da assembleia geral, além de garantir o direito de ambas indicarem o mesmo número de assentos para o colegiado e diretoria estatutária.

Em comunicado, a Diretoria Executiva da estatal informou estar avaliando os termos da operação para manifestação final quanto ao não exercício, pela companhia, dos Direitos de Preferência e Tag Along previstos no Acordo de Acionistas vigente da Braskem, em conformidade com a aprovação realizada pelo Conselho de Administração da Petrobras, em reunião de 11 de fevereiro deste ano e objeto do fato relevante de fevereiro.

A Petrobras também informa que, no domingo, 19 de abril, recebeu uma carta vinculante, por meio da qual, o FIP se obriga a firmar com a Petrobras um novo acordo de acionistas da Braskem, para contemplar uma governança equilibrada da Braskem entre o FIP e a Petrobras, incluindo (i) a obrigação de obtenção de consenso em todas as deliberações do Conselho de Administração e da Assembleia Geral, e (ii) o direito à indicação, pelas partes, de número igual de membros para o Conselho de Administração e a Diretoria Estatutária.

"Os temas estão sendo avaliados de forma concomitante pelas instâncias competentes na Petrobras. Assim, desdobramentos julgados relevantes sobre o tema serão tempestivamente comunicados ao mercado".

### **Oferta Pública de Aquisição de Ações**

Como parte do acordo, o fundo Shine, administrado pela Vórtx e assessorado pela IG4, assume o compromisso de protocolar junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) um pedido para a realização de uma oferta pública de aquisição de ações.

A OPA será estendida aos detentores das demais ações ordinárias e preferenciais em circulação da Braskem, oferecendo a esses investidores as mesmas condições garantidas à Novonor na transação principal.

O fundo também garantiu que não planeja cancelar o registro de capital aberto da Braskem.

A Novonor ressaltou no comunicado que o negócio em andamento não trará prejuízos para a Braskem e reiterou seu compromisso com os melhores interesses da companhia até que a venda seja definitivamente concluída.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 20/04/2026*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **MINERAÇÃO: VOTORANTIM ESTÁ NA RETA FINAL DE VENDA DA PRODUTORA DE ZINCO NEXA, EM NEGÓCIO DE R\$ 7 BI**

Transação é a segunda do grupo no ano na área de commodities; em janeiro, controle da CBA foi transferido aos grupos Chalco e Rio Tinto

**Por Ivo Ribeiro**

O grupo Votorantim está prestes a anunciar a venda do controle acionário da Nexa Resources, uma das seis maiores produtoras de zinco do mundo, além de cobre, chumbo, prata e ouro. O valor do negócio por 64,7% das ações em poder da Votorantim S.A. é estimado em ao menos R\$ 7 bilhões (US\$ 1,4 bilhão) pela cotação da mineradora na Bolsa de Nova York (Nyse) na última sexta-feira.

De acordo com informações de pessoas a par das negociações, o grupo não abriu um processo competitivo de venda, atraindo vários grupos — trata-se de uma negociação direta e o candidato, desta vez, não seria uma empresa chinesa. A transação está sendo conduzida, segundo informações obtidas pelo Estadão, com um grupo europeu.

Este é o segundo desinvestimento do grupo no ano e encerra a longa história da companhia fundada pela família Ermírio de Moraes na indústria de mineração e metais. Procurada, a direção da Votorantim informou, por meio da assessoria, que não comenta o assunto.



**Após venda da CBA, produtora de alumínio, em janeiro de 2026, grupo Votorantim negocia o controle acionário da fabricante de zinco Nexa Resources, que tem operações no Brasil e Peru Foto: Estadão**

A Nexa foi fundada 65 anos atrás com o nome de Companhia Mineira de Metais, em Minas Gerais, reunindo ativos de zinco e outros metais. Hoje, grande parte de suas operações está no Peru, segundo maior produtor mundial de zinco extraído de minas.

Dentro de uma visão de reduzir exposição no mercado de commodities metálicas e em celulose, há três meses — após quase um ano de negociações —, a Votorantim fechou a venda da fabricante de alumínio CBA (Companhia Brasileira de Alumínio) para a chinesa Chalco, em sociedade com a anglo-australiana Rio Tinto. O valor da operação pela fatia acionária do grupo foi de R\$ 4,7 bilhões. A transação está na fase final de aprovação dos órgãos antitruste, prevista para até agosto.

A CBA, que voltou a ganhar autonomia de gestão em 2014, acabou sendo vendida primeiro que a Nexa. A empresa, segundo avaliações internas no grupo, não teria fôlego financeiro para fazer sua expansão e se tornar um jogador internacional no alumínio. Isso exigiria em torno de US\$ 2,5 bilhões na abertura de um novo projeto de bauxita/alumina, no Pará, além de modernizar suas instalações de produção em Alumínio (SP). A companhia começou a operar em 1955.

### **Ações disparam em Nova York**

O negócio envolvendo a Nexa é um dos maiores do ano na indústria de mineração e metais. Pelo todo da companhia, que tem operações de mineração e refino de zinco no Brasil e Peru, estima-se, no mínimo, US\$ 2,2 bilhões (R\$ 11 bilhões ao câmbio de hoje). Isso considera o valor de mercado da empresa na Bolsa de Nova York (Nyse).

A Nexa é listada na bolsa americana desde outubro de 2017, quando fez uma oferta pública de ações (IPO na sigla em inglês) que levantou, ao todo, US\$ 570 milhões. A operação precificou a ação em US\$ 16, abaixo da faixa de US\$ 18 a US\$ 21 pretendida pelos acionistas da Votorantim. Parte do IPO ocorreu também na Bolsa de Toronto (TSX), de onde a Nexa se deslistou em 2021.

Com os rumores das negociações, na última semana, o papel da Nexa teve uma expressiva alta de 37,58% na Nyse. Saiu de pouco menos de US\$ 12 e fechou a US\$ 16 na última sexta-feira, 17, depois de alcançar quase US\$ 17. No ano, a alta da ação é de 82%. Em 12 meses, o papel da empresa foi negociado na faixa de US\$ 4,43 a US\$ 16,65, conforme informações da bolsa americana.

Com participação de 27% na receita do grupo Votorantim, em 2025 a Nexa gerou receita líquida de US\$ 3 bilhões (R\$ 16 bilhões), com a melhora de desempenho e da alavancagem financeira.

Após arranjos financeiros, a dívida líquida, de US\$ 1,3 bilhão, foi alongada e a alavancagem caiu para 1,7 vez na relação com o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização), que alcançou US\$ 772 milhões. A empresa vendeu 532 mil toneladas de zinco refinado equivalente e 35 mil toneladas de óxido de zinco, conforme balanço financeiro de 2025.

Com sede institucional em Luxemburgo e escritório central em São Paulo, a Nexa opera cinco minas de zinco (três no Peru e duas no Brasil) e três refinarias - duas brasileiras e uma peruana. Cajamarquilla, que fica em Lima, é maior fundição de zinco das Américas e a sexta maior do mundo. A capacidade de produção total de metal refinado de zinco da Nexa nas três refinarias é de 650 mil toneladas por ano.

Além de zinco, a empresa produziu 33 mil toneladas de cobre, 63 mil de chumbo e 11 milhões de onças-troy de prata (cada onça corresponde a 31,1 gramas), além de ouro. Todos esses metais tiveram forte alta de preços de 2024 para cá, o que contribuiu muito para o resultado da Nexa no ano passado.

No ano passado, a empresa chegou a disputar a compra dos ativos de cobre e ouro da BHP no Brasil, situados no Pará, que acabaram em mãos do conglomerado industrial turco CoreX Holding por US\$ 465 milhões.



***Hypera, indústria farmacêutica (foto), mais Altre, Auren Energia, Motiva (ex-CCR) e 23S: investimentos de diversificação de portfólio da Votorantim Foto: Hypera/ Divulgação***

### **Reestruturação**

A Nexa, produtora integrada de polimetálicos em larga escala e baixo custo, tendo o zinco como principal produto, é fruto de uma reorganização de ativos de mineração e metais do grupo Votorantim ocorrida em 2014. Essa mudança envolveu novo modelo de governança corporativa ocorrido na holding do grupo, a

Votorantim S.A., e também nas empresas controladas.

A antiga Votorantim Metais, que reunia alumínio, zinco e níquel, foi cindida. Em junho de 2014 os ativos de zinco e outros metais correlatos foram absorvidos pela Nexa Resources. Naquele momento já havia o objetivo de realizar um IPO da empresa, efetivado três anos depois.

A Nexa se posiciona entre os seis maiores produtores globais de zinco em 2025, segundo a consultoria especializada Wood Mackenzie. O zinco corresponde a 47% da produção de metais extraídos, em medida de equivalência do metal, considerando os subprodutos cobre, chumbo, prata e, em menor escala, ouro. A empresa diz ainda, em documento enviado à Nyse (20-F) que, no ano passado, foi o sexto maior produtor de zinco refinado do mundo, citando a Wood Mackenzie.

No mercado, a avaliação de especialistas ao Estadão é de que a Nexa foi colocada na prateleira de venda há cerca de quatro anos. Era apenas questão de esperar o tempo para fazer ajustes na companhia e a hora certa para uma boa transação. O negócio está em linha com a visão de reduzir a exposição do grupo a ativos de alta volatilidade, caso de commodities metálicas, e de alocar investimentos em novas áreas, como infraestrutura, energia, farmacêutica, de maior resiliência a turbulências econômicas.

A situação operacional e financeira da Nexa foi ajustada nos últimos dois anos, ao mesmo tempo que os preços do zinco ganharam tração no mercado internacional. Na sexta-feira, 17, a cotação do metal

na Bolsa de Metais de Londres (LME) atingiu US\$ 3.436,20 a tonelada. A commodity vem mostrando forte valorização, com alta acumulada de 31,78% nos últimos 12 meses.

O zinco tem várias aplicações industriais. A de maior relevância, que responde por cerca de 60% do mercado global, é a galvanização de chapas e outros produtos de aço para proteção anticorrosiva. Esse material é usado na indústria automotiva e de construção. Outras aplicações são ligas metálicas, como latão e zamac, pilhas e baterias, e óxido de zinco para produtos químicos, tintas, borracha e cosméticos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 20/04/2026*

## NOVONOR PASSA CONTROLE DA BRASKEM PARA IG4 E ACORDO DE ACIONISTAS SERÁ FECHADO COM PETROBRAS

Gestora IG4 passará a deter 50,11% das ações com direito a voto da petroquímica  
*Por Cynthia Declodt (Broadcast)*

A Braskem informou nesta segunda-feira, 20, que recebeu na última sexta-feira comunicado da Novonor informando sobre a assinatura do contrato de transferência do controle da companhia para a gestora de investimentos IG4. A mudança no controle deve ser efetivada nos próximos 30 dias, período durante o qual será fechado um acordo com a Petrobras, acionista relevante da petroquímica.

Já foram obtidas aprovações das autoridades antitruste do Brasil, do México, da União Europeia e dos Estados Unidos para o negócio. Resta ainda o aceite do Foreign Subsidies Regulation (FSR), da Comissão Europeia.



*Polo petroquímico da Braskem em Santo André (SP); companhia terá novo controlador Foto: DANIEL TEIXEIRA/AE*

No mesmo período dos 30 dias para as aprovações finais, a IG4 e a Petrobras celebrarão um novo acordo de acionistas, que estabelecerá a governança futura da Braskem. Como parte desse processo, será eleito um novo conselho de administração e nomeada uma nova diretoria executiva para a companhia.

A Braskem informou que a transação de transferência das ações prevê governança equilibrada entre os novos controladores e a Petrobras, o que implica consenso nas deliberações do conselho de administração e dos acionistas. A Braskem afirmou também que IG4 e Petrobras deverão conduzir a reestruturação financeira e operacional da companhia.

Segundo o comunicado da petroquímica, para que a transferência seja efetivada, a Petrobras terá de abrir mão dos direitos de preferência (direito de comprar primeiro as ações que outro acionista deseja vender, antes que elas sejam oferecidas a terceiros) e de tag along (direito de vender ações nas mesmas condições dadas ao controlador caso haja mudança de controle). Ao mesmo tempo, a IG4 se compromete a pedir registro de oferta pública para a aquisição de até a totalidade das ações ordinárias e preferenciais em circulação da Braskem ("OPA").

De acordo com o comunicado da Braskem, o acordo de transferência foi firmado pelo FIDC Shine, detentor de créditos garantidos por ações ordinárias (ON) e preferenciais (PN) da Braskem, de titularidade da NSP Investimentos S.A. ("NSP Inv"), veículo de investimentos do Grupo Novonor.

A transação será implementada por meio da quitação parcial dos créditos detidos pelo FIDC Shine e da consequente transferência das ações para o FIP Shine, da IG4, que passará a deter 50,11% das

ações ordinárias (com direito a voto) e 13,69% das ações preferenciais (sem direito a voto) da Braskem, e aproximadamente 34,32% do total do capital.

A Novonor, por meio do veículo NSP, permanecerá titular de 31,9 milhões de ações preferenciais de “Classe A” de emissão da Braskem, correspondentes a 4% de seu capital social total, sem direitos de governança além daqueles previstos em lei.

O FIDC Shine e o FIP Shine são geridos e administrados pela Vortex e contam com assessoria financeira e estratégica da IG4 Soluções, braço de soluções financeiras e operacionais do Grupo IG4.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 20/04/2026**

## **USA RARE EARTH COMPRA MINERADORA BRASILEIRA SERRA VERDE POR US\$ 2,8 BI PARA GARANTIR TERRAS RARAS**

Grupo brasileiro é dono da mina e unidade de processamento de terras raras Pela Ema, na cidade de Minaçu, em Goiás

**Por Mateus Fagundes**

A americana USA Rare Earth (USAR) anunciou nesta segunda-feira, 20, a assinatura de um acordo definitivo para adquirir 100% do Serra Verde Group, dono da mina e unidade de processamento de terras raras Pela Ema, na cidade de Minaçu, em Goiás. O valor da transação foi estimado em cerca de US\$ 2,8 bilhões, com pagamento de US\$ 300 milhões em dinheiro e 126,849 milhões de novas ações ordinárias da USAR, tomando como referência o valor de fechamento de US\$ 19,95 em 17 de abril.

A conclusão da operação é esperada para o terceiro trimestre deste ano, “sujeito a condições usuais e aprovações regulatórias”. Segundo a USAR, a operação assegura um ativo considerado “único” por ser, fora da Ásia, o único produtor em escala comercial de quatro elementos magnéticos de terras raras (Neodímio, Praseodímio, Disprósio e Térbio).

“A mina Pela Ema, da Serra Verde, é um ativo único e o único produtor fora da Ásia capaz de fornecer, em escala, os quatro elementos magnéticos de terras raras”, afirmou Barbara Humpton, CEO do USA Rare Earth, no comunicado.



**Unidade da Serra Verde em Minaçu, Goiás Foto: Serra Verde/Divulgação**

Esses elementos são ingredientes essenciais na fabricação, por exemplo, de motores elétricos eficientes, turbinas de geração de energia eólica, telas de TV, ímãs de discos rígidos de computadores e de sistemas de áudio e circuitos eletrônicos de celulares, entre outras aplicações.

O negócio envolvendo uma empresa dos Estados Unidos e a mineradora brasileira tem um importante contexto geopolítico atual, que tem sido marcado pela disputa entre norteamericanos e chinesas pelo domínio de terras raras no mundo. O Brasil tem cerca de um quarto das reservas mundiais de terras raras. Fica atrás apenas da China.

A combinação entre a Serra Verde e a USAR vai criar uma multinacional com operações no Brasil, nos Estados Unidos, na França e no Reino Unido e com capacidade para atuar na cadeia completa de suprimentos de terras raras leves e pesadas, como mineração, processamento, separação, metalização e fabricação de ímãs.

“Estamos entusiasmados em unir forças com a USAR para criar uma empresa maior e mais diversificada, abrangendo a cadeia de suprimentos de ETRs (elementos de terras raras) no Brasil,

EUA e os seus aliados. A combinação permitirá investimentos sustentados e crescimento da operação, criando empregos, contribuições fiscais e investimentos que beneficiarão funcionários, a comunidade e o Brasil", disse Thras Moraitis, CEO do Grupo Serra Verde, por meio de nota.

Com o negócio, Mick Davis e Moraitis, presidente do conselho e CEO do Grupo Serra Verde, respectivamente, vão integrar o conselho de administração da empresa combinada. Moraitis também deverá assumir o cargo de presidente da companhia.

No Brasil, a operação será liderada por Ricardo Grossi, atual presidente da Serra Verde Pesquisa e Mineração e COO (Chief Operating Officer) do Grupo Serra Verde.

### Expectativa de crescimento

Segundo o comunicado divulgado pela USAR, a Serra Verde deve apresentar um ebitda (o lucro da companhia antes de juros, impostos, depreciação e amortização) anualizado de US\$ 550 milhões a US\$ 650 milhões até o fim de 2027. Com o negócio, espera-se que a empresa combinada gere US\$ 1,8 bilhão em 2030.

A unidade da Serra Verde tem capacidade instalada de 5 mil toneladas equivalente de óxido de terras raras (OTR) contido em concentrado de carbonato (produto final).

A empresa tem um contrato de compra mínima garantida de 15 anos para 100% da produção da Fase 1 desses quatro elementos, com um veículo de propósito específico capitalizado por diversas partes do governo dos Estados Unidos e fontes privadas, incluindo pisos de preço para os elementos.

A companhia cita um pacote de financiamento de US\$ 565 milhões da Corporação Financeira de Desenvolvimento Internacional dos Estados Unidos (DFC, uma agência de fomento) para otimização e expansão até o fluxo de caixa positivo.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 20/04/2026**

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### PONTE DE GUARATUBA USA 23 MIL PNEUS RECICLADOS PARA ASFALTO

Com apoio da ABIDIP e da ABRERPI, o programa Brasil Rodando Limpo garante a destinação de 23 mil pneus inservíveis para o asfalto da obra, unindo sustentabilidade, inovação e impacto social

**Por Dino — São Paulo 20/04/2026 13h03**



**Foto: Gediel Mendes — Foto: Foto: Gediel Mendes**

A inauguração da Ponte de Guaratuba, no litoral do Paraná, no próximo dia 29 de abril, consolida um marco na integração entre infraestrutura, sustentabilidade e inclusão social no Brasil. Com investimento superior a R\$ 400 milhões, a obra conecta Matinhos a Guaratuba e incorpora uma solução inovadora: o uso de asfalto-borracha produzido a partir de pneus importados reciclados. Ao todo, cerca de 23 mil pneus inservíveis ganharam destinação adequada por meio do programa Brasil Rodando Limpo, uma iniciativa conjunta da

Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus (ABIDIP) e da Associação Brasileira de Empresas de Reciclagem de Pneus Inservíveis (ABRERPI).

A pista da nova ponte e suas alças de acesso utilizam a tecnologia de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ), que amplia a durabilidade do pavimento, melhora a resistência a fissuras e contribui para a redução dos custos de manutenção. Aproximadamente 600 toneladas desse composto asfáltico especial estão sendo utilizadas. A solução demonstra, na prática, como resíduos de difícil decomposição, como pneus inservíveis, podem ser transformados em insumos de engenharia de alto desempenho, gerando ganhos simultâneos para o meio ambiente e para a eficiência econômica.

### **Asfalto-borracha reciclado e ressocialização**

O projeto paranaense incorpora um componente social adicional de grande relevância: a utilização de mão de obra prisional no processamento dos pneus, sob coordenação da Polícia Penal. O trabalho garante remuneração e remição de pena (um dia a menos a cada três trabalhados), promovendo ressocialização e ampliando o alcance social da logística reversa. Trata-se de um modelo que integra políticas públicas de meio ambiente, infraestrutura, saúde e sistema penitenciário de forma inédita e eficiente.

A iniciativa da ponte é um dos resultados mais visíveis do Programa Brasil Rodando Limpo, que já recicla cerca de 180 mil toneladas de pneus inservíveis por ano. Com 14 recicladoras associadas em 20 estados e presença em mais de 135 municípios, o programa combate o descarte irregular, amplia a rastreabilidade e transforma um dos maiores passivos ambientais do país em insumo produtivo.

Para Ricardo Alípio, presidente da ABIDIP, o modelo brasileiro de logística reversa revela algo ainda pouco comum: a convergência efetiva entre políticas públicas. "Saúde, meio ambiente, sistema penitenciário e infraestrutura atuam de forma integrada em uma solução que já se mostra escalável e economicamente viável. O desafio agora é transformar casos de sucesso como esse em políticas públicas estruturadas e de grande alcance, capazes de ampliar resultados e gerar valor sistêmico para o país", destaca.

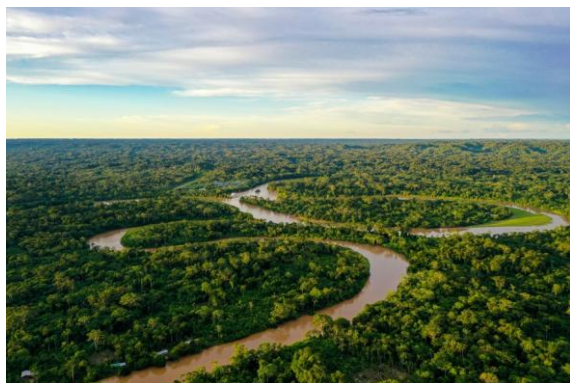
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 20/04/2026*

## **BNDES CAPTA R\$ 4,1 BI COM ALEMANHA E INSTITUIÇÕES EUROPEIAS PARA FUNDO CLIMA E OUTROS PROJETOS VERDES NO BRASIL**

Estão envolvidos Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Agence Française de Développement – AFD, Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) e BID

**Por Lucianne Carneiro e Taís Hirata, Valor — Hanôver Alemanha**



***Dos R\$ 4,1 bilhões, R\$ 3 bilhões (cerca de 500 milhões de euros) serão destinados ao Fundo Clima — Foto: Grupo BBF***

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) levantou mais R\$ 4,1 bilhões (ou 700 milhões de euros) com o banco de fomento alemão e instituições europeias para o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima e outros projetos verdes no Brasil, em iniciativa negociada às margens da Hannover Messe, a tradicional feira industrial realizada em Hanôver, na Alemanha.

Este é o primeiro aporte do país europeu para o Fundo Clima, um dos instrumentos da Política Nacional sobre Mudança do Clima e criado em 2009. Dos R\$ 4,1 bilhões, R\$ 3 bilhões (cerca de 500 milhões de euros) serão destinados ao Fundo Clima e outro R\$ 1,1 bilhão (cerca de 200 milhões de euros) para projetos de mobilidade.

Nesse acordo para o Fundo Clima, estão envolvidos Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Agence Française de Développement – AFD, Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

### **Orçamento para 2026 é de R\$ 27 bilhões**

O orçamento do Fundo Clima para 2026 é de R\$ 27 bilhões. Com o aporte, a Alemanha quer contribuir para reduzir emissões de gases de efeito estufa e adaptar o Brasil aos efeitos do aquecimento global.

Para o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, que participou da comitiva presidencial de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na Alemanha, a assinatura das duas declarações na maior feira de tecnologia industrial do mundo demonstra o compromisso do governo em fortalecer a cooperação histórica com a Alemanha.

“Iniciativas inovadoras como o aporte de parceiros estrangeiros no Fundo Clima reiteram nossa visão de um desenvolvimento inclusivo e atento à transição ecológica global. E o BNDES pode desempenhar um papel fundamental nessa parceria.”

Os acordos foram celebrados também pelo ministro do Meio Ambiente e Mudança do Clima, João Paulo Ribeiro Capobianco. Segundo ele, os investimentos anuais, que eram da ordem de R\$ 500 milhões entre 2009 e 2023, agora se multiplicam.

“A decisão do governo da Alemanha em investir cerca de R\$ 3 bilhões no Fundo Clima, é mais uma demonstração de credibilidade nos investimentos que o Brasil vem realizando no Plano de Transformação Ecológica. Nos últimos três anos multiplicamos os investimentos anuais, que eram da ordem de R\$ 500 milhões anuais, entre 2009 a 2023.

Nesse ano de 2026, chegamos aos R\$ 27 bilhões para estimular empreendimentos nas áreas adensamento tecnológico e bioeconomia, transição energética, economia circular e nova indústria e infraestrutura resiliente e adaptação à mudança do clima”, disse o ministro do MMA, João Paulo Ribeiro Capobianco.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 20/04/2026**

## **APREENSÃO DE NAVIO IRANIANO PELOS EUA COLOCA CESSAR-FOGO EM RISCO**

Teerã está se recusando a participar de novas negociações de paz com o governo de Donald Trump, mas decisão final ainda não foi tomada

**Por Parisa Hafezi e Jana Choukeir, Em Reuters — Dubai**



**Marinha dos EUA divulga imagem de navio iraniano apreendido após tentar furar bloqueio em Ormuz — Foto: Centcom via Reuters**

O cessar-fogo entre os Estados Unidos e o Irã está sob risco de ruir após o governo de Donald Trump ter informado que apreendeu um navio de carga iraniano que tentava furar o bloqueio naval no Estreito de Ormuz. Teerã prometeu retaliar e recusa-se, por enquanto, a participar de novas negociações de paz com Washington.

O porta-voz do Ministério das Relações Exteriores do Irã, Esmaeil Baghaei, disse que os EUA demonstraram que “não estava levando a sério” o processo diplomático e que Teerã não mudaria suas exigências claramente declaradas, acrescentando que não acreditava em prazos ou ultimatos para proteger os interesses nacionais.



"Neste momento, enquanto falo com vocês, não temos plano para a próxima rodada de negociações. Mas nenhuma decisão foi tomada a esse respeito", afirmou o porta-voz.

Os EUA esperavam iniciar as negociações no Paquistão pouco antes do término do cessar-fogo de duas semanas, previsto para expirar na quarta-feira, com preparativos de segurança abrangentes em andamento em Islamabad, mas Baghaei disse que os EUA estavam "insistindo em algumas posições irracionais e irrealistas".

"Ainda estamos em estado de guerra. É verdade que um cessar-fogo foi anunciado, mas infelizmente ele foi, desde o início, marcado por repetidas violações por parte dos EUA", destacou o porta-voz da diplomacia do Irã.

Uma fonte sênior iraniana disse à Reuters que a continuação do bloqueio dos EUA aos portos iranianos estava minando a perspectiva de negociações de paz, e que as "capacidades defensivas" de Teerã, incluindo seu programa de mísseis, não estavam abertas à negociação.

Já uma fonte de segurança paquistanesa disse que o principal mediador do Paquistão, o marechal de campo Asim Munir, havia dito a Trump que o bloqueio era um obstáculo para as negociações, e que o presidente americano havia respondido que consideraria o conselho.

Os EUA mantêm um bloqueio aos portos iranianos, enquanto o Irã suspendeu e depois reimpôs seu próprio bloqueio ao tráfego marítimo que passa pelo Estreito de Ormuz, que normalmente lida com cerca de um quinto do suprimento mundial de petróleo e gás liquefeito.

Questionado no fim de semana sobre a possibilidade de extensão do cessar-fogo, Trump respondeu: "Não sei. Talvez não. Talvez eu não prorogue. Mas o bloqueio vai permanecer."

Os preços do petróleo subiam mais de 5% e os mercados de ações oscilavam, pois os comerciantes temiam o colapso do cessar-fogo. O tráfego pelo Estreito de Ormuz permanece praticamente paralisado, com apenas três travessias em 12 horas nesta segunda-feira, segundo dados de navegação.

As Forças Armadas dos EUA disseram que dispararam contra um navio de carga com bandeira iraniana que se dirigia ao porto iraniano de Bandar Abbas no domingo, após um impasse de seis horas, desativando seus motores. O Comando Central dos EUA divulgou um vídeo mostrando fuzileiros navais descendo por cordas de helicópteros até o navio.

Os militares do Irã disseram que o navio vinha da China e acusaram os EUA de "pirataria armada", de acordo com a mídia estatal. Eles disseram que estavam prontos para confrontar as forças norte-americanas por causa da "agressão flagrante", mas que estavam limitados pela presença das famílias dos membros da tripulação a bordo.

A China expressou preocupação com a "interceptação forçada", e um porta-voz do Ministério das Relações Exteriores chinês pediu que as partes relevantes cumprissem o acordo de cessar-fogo de maneira responsável.

Teerã recusou novas negociações de paz por enquanto, citando o bloqueio em andamento, a retórica ameaçadora e as mudanças de posição e "exigências excessivas" de Washington.

"Não se pode restringir as exportações de petróleo do Irã e esperar segurança gratuita para os outros", escreveu o primeiro vice-presidente do país, Mohammadreza Aref, nas redes sociais. "A escolha é clara: um mercado de petróleo livre para todos ou o risco de custos significativos para todos."

Trump advertiu anteriormente que os EUA "destruiriam todas as pontes e usinas de energia no Irã" se o país rejeitasse seus termos, dando continuidade a um padrão recente de ameaças desse tipo.



O Irã disse que, se os Estados Unidos atacassem sua infraestrutura civil, ele atacaria usinas de energia e usinas de dessalinização em seus vizinhos do Golfo Pérsico.

Trump disse que seus enviados chegariam a Islamabad na noite de segunda-feira, um dia antes do fim do cessar-fogo de duas semanas.

Uma autoridade da Casa Branca que a delegação dos EUA seria chefiada pelo vice-presidente J.D. Vance, que liderou a delegação dos EUA na primeira rodada de negociações há uma semana, e também incluiria o enviado de Trump, Steve Witkoff, e o genro de Trump, Jared Kushner.

O Paquistão, que tem atuado como o principal mediador, ainda estava se preparando para as negociações.

Cerca de 20 mil policiais, paramilitares e militares foram mobilizados em toda a capital Islamabad, segundo uma autoridade do governo e da segurança.

O presidente do Parlamento iraniano, Mohammad Baqer Qalibaf, que liderou o lado do Irã nas negociações, disse no sábado que os dois lados fizeram progressos, mas ainda estavam distantes em questões nucleares e no Estreito.

Aliados europeus, repetidamente criticados por Trump por não ajudarem em seu esforço de guerra, temem que a equipe de negociação de Washington esteja pressionando por um acordo rápido e superficial que exigiria meses ou anos de negociações tecnicamente complexas.

Agora, em sua oitava semana, a guerra criou o mais grave impacto no fornecimento global de energia da história, fazendo com que os preços do petróleo subissem devido ao fechamento de facto do estreito.

Milhares de pessoas foram mortas por ataques israelenses e norte-americanos contra o Irã e por uma invasão israelense ao Líbano realizada paralelamente desde o início da guerra, em 28 de fevereiro, onde também está em vigor uma trégua.

O Irã respondeu aos ataques com mísseis e drones contra Israel e países árabes próximos que abrigam bases dos EUA.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 20/04/2026*

## FOLHA DE S. PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### EMPRESA AMERICANA COMPRA MINERADORA BRASILEIRA DE TERRAS RARAS POR US\$ 2,8 BILHÕES

- Transação pela Serra Verde combina pagamento de US\$ 300 milhões em dinheiro e emissão de 126,9 milhões de ações
- Conclusão do negócio está prevista para o terceiro trimestre de 2026

**Por Júlia Galvão / Felipe Gutierrez**

São Paulo - A empresa norte-americana USA Rare Earth anunciou nesta segunda-feira (20) a compra da Serra Verde, única mineradora de terras raras em operação no Brasil, em um negócio avaliado em US\$ 2,8 bilhões, combinando pagamento em dinheiro e ações.

As terras raras são um conjunto de elementos químicos de difícil extração e refino, sendo alguns deles matérias-primas para a fabricação de ímãs essenciais para tecnologias relacionadas à transição energética e à defesa. A China detém hoje mais da metade da extração do material e controla quase toda a capacidade de refino. Empresas e o governo americano tentam reduzir essa dependência.

Pelos termos do acordo, a USA Rare Earth desembolsará US\$ 300 milhões em dinheiro e emitirá 126,9 milhões de novas ações para viabilizar a transação. A conclusão do negócio está prevista para o terceiro trimestre de 2026, conforme comunicado divulgado pela empresa.

A imagem mostra uma vista aérea de uma instalação industrial localizada em uma área com vegetação ao fundo. A estrutura inclui vários edifícios, tanques e áreas de armazenamento. Há também painéis solares visíveis em alguns dos telhados. O solo é predominantemente de terra batida, e há veículos estacionados nas proximidades.



### ***Mina da Serra Verde, em Goiás - Divulgação***

A Serra Verde opera uma mina de terras raras no norte de Goiás. De acordo com a USA Rare Earth, a produção no local deve representar mais da metade de todo o suprimento mundial de terras raras pesadas fora da China até 2027.

Neal Dingmann, analista do banco de investimentos americano William Blair, diz que a meta para empresas desse mercado é que toda a cadeia produtiva esteja garantida, tanto no fornecimento como no

processamento.

A Rare Earth USA já tinha uma operação grande para produção de ímãs no estado de Oklahoma, nos EUA e, a partir do ano passado, foi às compras para garantir outras etapas do negócio.

A companhia americana comprou a inglesa LCM (sigla em inglês para metais menos comuns), que produz ligas personalizadas. Há cerca de um mês, tornou-se sócia de uma processadora chamada Carester.

A companhia já tinha um depósito de terras raras nos EUA, e, Round Top, no Texas, segundo Dingmann. Mas essa mina ainda está em estágio muito inicial.

### **QUESTÕES LEGAIS**

Do ponto de vista jurídico, a aquisição da Serra Verde pela USA Rare Earth é uma operação legal dentro do modelo constitucional brasileiro vigente, afirma Leonardo Alves Corrêa, professor de Faculdade de Direito da UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais) e sócio da área ambiental e minerário do VLF Advogados.

Pelo modelo atual, quem detém o título minerário tem o direito de explorar e é dono do que extrair, mas precisa pagar a Cfem (compensação financeira pela mineração) e cumprir as regulações ambientais e de segurança, não importa a nacionalidade da empresa.

Não há diferença na pesquisa e exploração de terras raras para outros minérios, como ouro ou minério de ferro, e companhias estrangeiras atuam nesses outros segmentos, diz Corrêa. Essa regra existe desde 1995, quando uma emenda constitucional permitiu que companhias estrangeiras explorassem minérios brasileiros.

### **ACORDO DE 15 ANOS**

O movimento ocorre num momento em que os EUA têm se preocupado cada vez mais em quebrar o domínio chinês sobre a produção desses minerais. Com as segundas maiores reservas de terras raras do mundo, mas produção ainda incipiente, o Brasil está no centro dessa corrida global pelos recursos.

Para Barbara Humpton, diretora executiva da USA Rare Earth, a aquisição representa "um passo transformador na realização da ambição de construir uma campeã global e a parceira preferencial em elementos de terras raras, óxidos, metais e ímãs". "A mina Pela Ema, da Serra Verde, é um ativo

único e a única produtora fora da Ásia capaz de fornecer os quatro elementos de terras raras magnéticos em grande escala", acrescentou, em nota, a executiva.

Em fevereiro deste ano, a Serra Verde anunciou que um banco estatal dos Estados Unidos aumentou para US\$ 565 milhões o financiamento concedido à empresa. Com isso, o governo americano passou a ter o direito de adquirir uma participação acionária minoritária na mineradora.

Em novembro de 2025, a companhia já havia anunciado que o DFC (Development Finance Corporation) tinha se comprometido a aportar US\$ 465 milhões na empresa.

Os ativos de terras raras estão em alta demanda e até haveria potencial para um valor maior, de acordo com o analista, mas tecnicamente, o grande gargalo é o processamento após a retirada, e isso pode ter influenciado o preço, disse o analista Dingmann.

Com informações da Reuters e do Financial Times

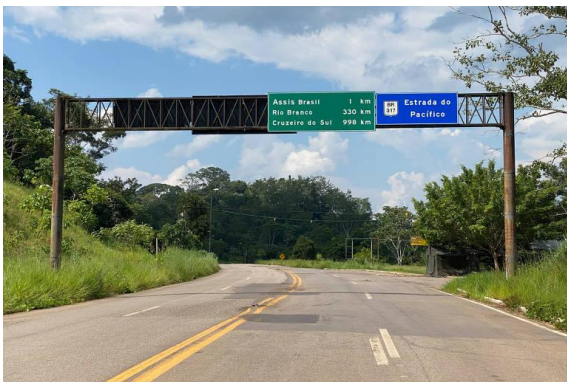
Fonte: *Folha de São Paulo - SP*

Data: 20/04/2026

## GOVERNO APONTA CIDADES NA FRONTEIRA COM PERU E BOLÍVIA COMO PORTA DE ENTRADA DE DROGAS NA Amazônia

- Levantamento de 2025 indica presença de três facções da Venezuela no Norte do país
- Ministério da Justiça afirma que tráfico de cocaína é o principal motor do crime organizado na região

**Por Thaísa Oliveira / Raquel Lopes**



**Brasília** - A Polícia Federal apontou os municípios de Assis Brasil e Epitaciolândia como os pontos no Acre de maior risco para a entrada e saída de drogas na região da Amazônia, devido ao intenso fluxo na BR-317 e em estradas vicinais.

**Rodovia do Pacífico na fronteira entre Brasil e Peru; as cidades fronteiriças são Assis Brasil (AC) e Iñapari - Fabiano Maisonnave - 26.mar.20/Folhapress**

Assis Brasil fica na tríplice fronteira entre Brasil, Peru e Bolívia, colada ao município peruano de Iñapari. Já Epitaciolândia fica na fronteira com Cobija, na Bolívia, a 115 km de Assis Brasil e a 220 km da capital Rio Branco.

A PF também alertou para o risco elevado de tráfico em áreas rurais da Reserva Extrativista Chico Mendes, frequentemente utilizadas para desvio da fiscalização.



As informações constam em um ofício assinado pelo diretor-executivo da Polícia Federal, William Marcel Murad, enviado à CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) do Crime Organizado, do Senado, e obtido pela Folha. A comissão foi encerrada na terça-feira (14), sem relatório final.

A PF apontou três eixos principais para o escoamento de drogas, especialmente de cocaína. Além da via terrestre, há as rotas fluviais pelos rios Negro e Solimões, com origem na Colômbia e no Peru, e pelos rios Acre e Iaco.

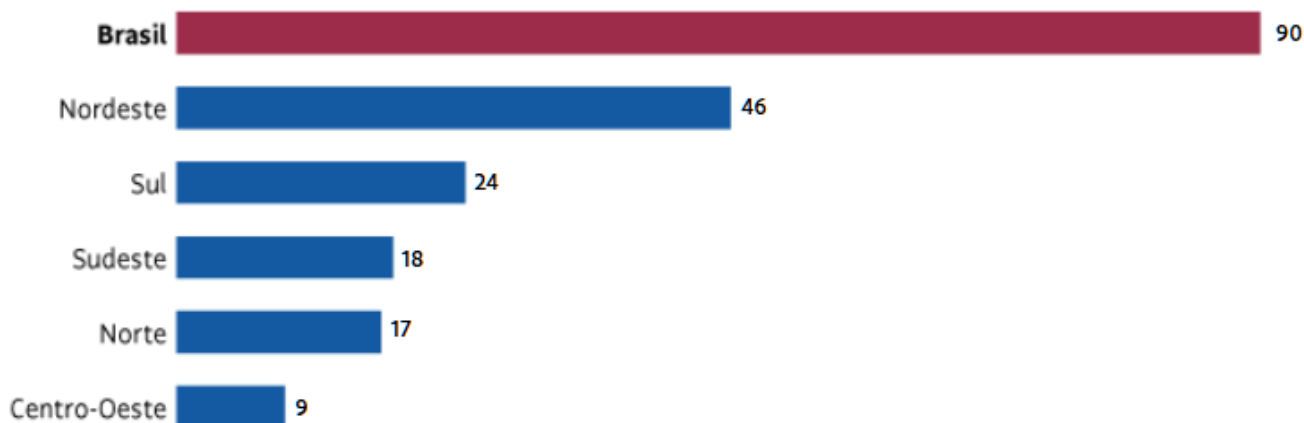
O tráfico também tem se modernizado com a utilização de rotas aéreas operadas por helicópteros e aviões

clandestinos provenientes da Colômbia e do Peru.

No ofício, a Polícia Federal afirma que as duas principais facções criminosas do país, o Comando Vermelho e o PCC (Primeiro Comando da Capital), estão fortemente estabelecidas na Amazônia Legal. No Acre, o grupo conhecido como B13 também possui alcance estadual relevante.

### Número de organizações criminosas identificadas entre 2023 e 2025

Por região



A soma supera 90 porque há facções com atuação em mais de uma região.

Fonte: Mapa das Orcrims de 2025/Senappen (Secretaria Nacional de Políticas Penais)

Pequenos grupos locais, segundo Murad, também atuam na aquisição de entorpecentes de fornecedores estrangeiros e na redistribuição para outros estados.

Para combater essa expansão, a corporação apontou que há integração operacional com forças estaduais e cooperação internacional pontual com autoridades do Peru e da Bolívia, especialmente em operações conjuntas e trocas de informações para desarticulação de rotas.

Além disso, o governo federal implementou o Plano AMAS (Amazônia: Segurança e Soberania), o Centro de Cooperação Policial Internacional, como foco no fluxo de informações e atuação integrada em áreas transfronteiriças, e criou a Diretoria da Amazônia e Meio Ambiente na PF.

Em outro ofício enviado à CPI, a Senappen (Secretaria Nacional de Políticas Penais), do Ministério da Justiça e Segurança Pública, afirmou que as principais organizações atuam também em crimes ambientais, como garimpo ilegal, desmatamento e grilagem de terras públicas.

"Com base nas análises produzidas pela Inteligência Penitenciária, o tráfico de drogas, especialmente a cocaína, é o principal motor do crime organizado na Amazônia", disse a Senappen.

"Neste contexto, foram identificadas duas rotas para o escoamento do tráfico: (a) Rota Solimões (fluvial), ligação importante no eixo Amazonas-Pará, utilizada pelas principais organizações criminosas intercontinentais do país; e a (b) rota terrestre BR-364, principal via do sudoeste amazônico, ligando Acre e Rondônia ao Mato Grosso e, subseqüentemente, ao Sul e Sudeste do Brasil."

A Senappen também entregou à CPI o panorama de 2025 das facções criminosas. Foram identificadas 90 organizações em atuação no território nacional —ante 88 em 2024 e 70 em 2023.

O levantamento classifica esses grupos conforme o alcance territorial em quatro categorias: 74 locais (que atuam apenas no estado de origem), 14 regionais (presentes em mais de um estado), 2 nacionais e 2 transnacionais (que ultrapassam os continentes e as fronteiras do país) —o PCC e o Comando Vermelho estão nos dois últimos casos.

### Quantidade de organizações em cada estágio

#### Transnacional

Já ultrapassa as fronteiras do país

- 1 PCC
- 2 Comando Vermelho

#### Nacional

Presente em quase todos os estados do país

- 1 PCC
- 2 Comando Vermelho

#### Regional

Com atuação em mais de um estado

- 1 Amigos dos Amigos
- 2 Amigos do Estado
- 3 Bala Na Cara
- 4 Bonde do Maluco
- 5 Bonde dos 40
- 6 Cartel do Norte
- 7 Comboio do Cão
- 8 Guardiões do Estado
- 9 Novo Cangaço
- 10 Os Mano
- 11 Primeiro Comando do Maranhão
- 12 Primeiro Grupo Catarinense
- 13 Sindicato do Crime
- 14 Terceiro Comando Puro

Fonte: Mapa das Orcrimis de 2025/Senappen  
(Secretaria Nacional de Políticas Penais)

O documento, intitulado Mapa de Orcrimis (organizações criminosas), apresenta o resultado de um monitoramento realizado nos últimos três anos pela Secretaria Nacional de Políticas Penais em parceria com a Rede Nacional de Inteligência Penitenciária.

Os dados do relatório mostram que a região Nordeste é a que possui o maior número de grupos mapeados, totalizando 46 organizações. Em seguida, aparecem o Sul (24), o Sudeste (18), o Norte (17) e o Centro-Oeste (9).

Um ponto de destaque é a presença de três organizações criminosas de origem venezuelana operando no Norte do país: o Sindicato de Las Claritas, o Tren de Aragua e o Tren de Guayana.

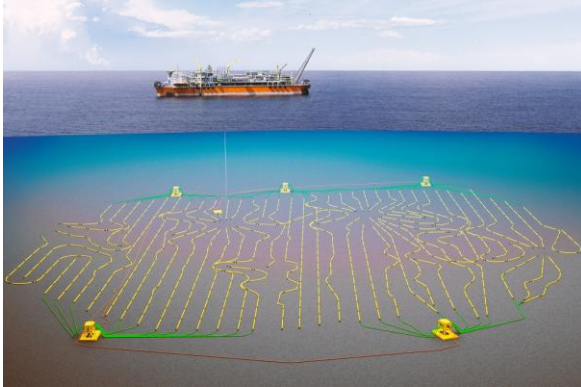
Os Estados Unidos designaram em fevereiro a gangue venezuelana Tren de Aragua e outros cartéis narcotraficantes como organizações terroristas globais, de acordo com um aviso no Registro Federal americano.

O governo Donald Trump avalia classificar o PCC e o Comando Vermelho como organizações terroristas. Autoridades brasileiras são contra a medida sob a alegação de que isso daria margem para interferências externas.

Fonte: Folha de São Paulo - SP  
Data: 20/04/2026

### PETROBRAS INVESTIRÁ US\$ 450 MILHÕES EM PROJETO DE MONITORAMENTO SÍSMICO

*Da Redação Offshore 20/04/2026 - 17:28*



A Petrobras anunciou que, em parceria com o Consórcio de Libra, investirá cerca de 450 milhões de dólares em um projeto de monitoramento sísmico que será o mais amplo em nível mundial já realizado. De acordo com a empresa, será usada tecnologia de ultrassom para mapeamento do subsolo marinho, revelando estruturas geológicas e movimentações de fluidos, como óleo, gás e água.

O projeto prevê uso de infraestrutura submarina composta por rede de sensores e instrumentos óticos para monitorar o comportamento do reservatório do campo de Mero, na Bacia de Santos, e o sistema será responsável pelo monitoramento das atividades de produção de petróleo e gás nos FPSOs Guanabara (Mero 1) e Sepetiba (Mero 2). De acordo com a Petrobras, o campo é um dos principais produtores de petróleo do Brasil, tendo superado em janeiro de 2026 a média de 680 mil barris por dia, e está em fase de aumento da produção.

A empresa informou que a instalação da rede permanente de sensores sísmicos no leito marinho, conhecida como PRM, sigla em inglês para Sistema de Monitoramento de Reservatórios Permanente, permite o gerenciamento dos campos. E que a tecnologia maximiza a produção de óleo sem aumento relevante de emissões.

A Petrobras explicou que o levantamento é inédito em águas profundas e permitirá reunir dados para a compreensão aprofundada do comportamento do reservatório e sua dinâmica ao longo do tempo. Com isso, informou a companhia, será possível gerenciar melhor o campo e garantir a máxima recuperação de petróleo dos reservatórios.

A primeira fase do projeto, com a instalação de mais de 460 quilômetros de cabos com sensores óticos, cobrindo 222 quilômetros quadrados, foi concluída em março de 2026, e os primeiros dados serão coletados no segundo trimestre deste ano. A segunda fase, já em andamento e que será terminada em 2027, inclui a colocação de mais 316 quilômetros de cabos sismográficos, cobrindo 140 quilômetros quadrados das áreas de produção dos FPSOs Duque de Caxias (Mero 3) e Alexandre de Gusmão (Mero 4).

A Petrobras explicou também que, na fase inicial do projeto, os dados coletados do subsolo marinho serão enviados a computadores a bordo das plataformas, mas, posteriormente, serão mandados por meio de fibra ótica para a sede da companhia. Além disso, a Petrobras usará, em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro, (UFRJ), Inteligência Artificial para capturar informações continuamente do sistema PRM na área de Mero, contribuindo com a pesquisa científica e a segurança operacional do campo.

O campo de Mero está localizado no Bloco de Libra, pertence ao Consórcio de mesmo nome e é operado pela Petrobras em parceria com a Shell Brasil Petróleo, a Total Energies EP Brasil, a CNPC, a CNOOC Petroleum Brasil e a Pré-Sal Petróleo (PPSA). A PPSA é a gestora do Contrato de Partilha de Produção e representa a União na área adjacente ao campo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 20/04/2026*

### MARINHA INCORPORA 1ª FRAGATA DA CLASSE TAMANDARÉ NA PRÓXIMA SEXTA-FEIRA (24)

*Da Redação Indústria naval 20/04/2026 - 17:16*



A Marinha do Brasil confirmou que será realizada, na próxima sexta-feira (24), a cerimônia de mostra de armamento da fragata Tamandaré, que marcará a incorporação do navio à frota naval. A embarcação é a primeira da Classe Tamandaré que será incorporada à Armada. O evento será a partir das 10h, na Base Naval da Ilha de Mocanguê, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro (RJ).

A fragata foi construída no Brasil, com mão de obra local e transferência de tecnologia alemã. Segundo a Marinha, o navio tem tecnologia de última geração, com sensores

avançados, sistemas de combate integrados e armamentos de alta precisão e foi projetada seguindo padrões da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan).

A embarcação é dotada de características stealth, que reduzem a possibilidade de ser detectada por radares e permitem o uso com eficiência em operações navais complexas. A Marinha informou que a fragata será um dos navios mais modernos da força e será usada no monitoramento e controle do espaço marítimo brasileiro, na defesa das ilhas oceânicas, na proteção a estruturas consideradas críticas e na salvaguarda das comunicações marítimas de interesse nacional.

A Tamandaré foi construída no TKMS Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). Além da Tamandaré, outros três navios fazem parte do programa e estão sendo construídos no estaleiro catarinense. A fragata Jerônimo de Albuquerque iniciará a etapa de testes de mar no segundo semestre de 2026, a Cunha Moreira está na fase de conclusão da montagem do casco e tem cerimônia de lançamento ao mar prevista para 17 de junho e a Mariz e Barros começou a ser construída em janeiro e seu batimento de quilha será feito ainda este ano.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 20/04/2026*

## ADÉSIO BRANDÃO CHEGA À DIRETORIA DE OPERAÇÕES DA SUPERGASBRAS



Adésio Brandão chega à diretoria de operações da Supergasbras. Na empresa desde 2016, o executivo passou pela gerência da unidade de Araucária, liderou operações no Centro-Oeste e conduziu a implementação do consórcio operacional com a Ultragas, do grupo Ultra. De acordo com a Supergasbras, a mudança ocorre em razão da movimentação de Rubens Ramos, que assume a presidência da Calor Gás Grã-Bretanha, empresa que também faz parte do grupo SHV Energy.

Brandão é formado em Comunicação Social pelo Centro Universitário de Belo Horizonte (2009), possui MBA em Administração pela FGV (2011) e MBA de Estratégia e Liderança do Negócio pela Ohio University (2012). Trabalhou com Bens de consumo com as marcas: Mars, Coca-Cola FEMSA, Arcor, The Coca-Cola Company e AmBev, por 16 anos; e está na Supergasbras desde 2016.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 20/04/2026*

## USP, IPT, SHELL E FAPESP CRIAM CENTRO DE INOVAÇÃO EM TECNOLOGIAS OFFSHORE E SUBMARINA

*Da Redação Offshore 20/04/2026 - 17:08*



A Universidade de São Paulo (USP), o Instituto de Pesquisas (IPT), a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e a Shell do Brasil, em parceria, criaram o Offshore Technology Innovation Centre (Otic), com investimentos estimados em cerca de R\$ 163 milhões. De acordo com os criadores, o objetivo é desenvolver pesquisas para desenvolvimento de tecnologias com foco na descarbonização e na eficiência energética.

A unidade, que está instalada na Escola Politécnica da USP, tem laboratórios de ponta para pesquisas de tecnologia oceânica e submarina. Segundo o IPT, o centro está organizada em cinco pilares técnicos voltados à exploração sustentável e eficiente de recursos no mar: energia de baixo carbono; transformação digital; novos materiais e nanotecnologia; segurança, meio ambiente e economia circular; e novos processos e operações. Para isso, conta com quatro laboratórios: o Centro de Operações de Sistemas e Simulação Multipropósito (Cosmos); o Laboratório de Navegação e Ambientes Aumentados e Virtuais (Nave Lab); o Laboratório de Percepção Social da Tecnologia (Spot Lab); e o Laboratório Oceano Digital (LOD).

Anderson Correia, diretor-presidente do IPT, disse que a contribuição do Instituto será principalmente na área de materiais avançados, com destaque para estudos sobre corrosão e proteção e estruturas leves e para o avanço de soluções voltadas à transição energética, em que as equipes da entidade tem expertise. “Suas competências apoiam desafios críticos da indústria offshore, como durabilidade em ambientes agressivos, integridade estrutural e eficiência de sistemas”, explicou Sandra Moraes, diretora da unidade Materiais Avançados do IPT.

A Shell, que apoia o projeto investindo R\$ 49 milhões, por meio da cláusula em Pesquisa Desenvolvimento & Inovação da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), explicou que a meta é integrar indústria, academia e governo para desenvolvimento de soluções tecnológicas que contribuam para a descarbonização e para o aumento da eficiência das operações offshore. “Nosso objetivo é transformar conhecimento em aplicações práticas que apoiem a evolução do sistema energético”, disse Manoela Lopes, diretora de Tecnologia e Inovação da Shell Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/04/2026

## PETROBRAS VAI PARTICIPAR DE NOVO BLOCO DE O&G EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Da Redação Offshore 17/04/2026 - 19:44



A Petrobras informou, nesta sexta-feira (17), que firmou contrato com a empresa Oranto Petroleum Limited (Oranto) para aquisição de 75% da participação, além da operação, de um bloco offshore em São Tomé e Príncipe, na África. A conclusão da transação depende ainda de cumprimento de algumas condições, incluindo aprovações governamentais e regulatórias aplicáveis de São Tomé Príncipe.

De acordo com a companhia brasileira, o consórcio atual para exploração do campo é formado pela Oranto, operadora com 90% de participação, e pela Agência Nacional do Petróleo de São Tomé e Príncipe (ANP-STP), com 10%. Em 2024, a Petrobras retomou sua atuação no continente africano e já possui participação em blocos em São Tomé e Príncipe.

Segundo a empresa, a operação reforça a atividade exploratória na África, com objetivo de diversificar seu portfólio, e está alinhada a sua estratégia de longo prazo, visando à recomposição das reservas de petróleo e gás por meio de exploração, em parceria, de poços fora do Brasil. A Petrobras explicou



que a aquisição do bloco em São Tomé e Príncipe observou os trâmites internos de governança da companhia, em linha com seu Plano de Negócios 2026-2030.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2026

## TEMPORADA DE CRUZEIROS 2025/2026 ENCERRA COM QUEDA DE 20% NO NÚMERO DE PASSAGEIROS

Da Redação Portos e logística 17/04/2026 - 20:33



A temporada de cruzeiros marítimos 2025/2026 registrou queda de 20% no número de passageiros em comparação com a anterior, informou a administração do Terminal Marítimo de Cruzeiros Giusfredo Santini (Concais), no Porto de Santos, em São Paulo. O período será encerrado neste domingo (19), com o navio Costa Diadema.

De acordo com a autoridade portuária, passaram pelo terminal durante a temporada, de 95 dias, 14 navios, que fizeram 134 escalas, com embarques de cerca de 380 mil passageiros e movimento total de aproximadamente

830 mil pessoas. De acordo com a administração do Concais, a passagem dos navios de cruzeiro teve impacto econômico de R\$ 1,2 bilhão na economia da Baixada Santista.

Entre os navios regulares, passaram pelo terminal o MSC Seaview, o MSC Sinfonia, o MSC Preziosa, o Costa Favolosa e o Costa Diadema, que, somados, fizeram 122 escalas. O Concais atendeu também a navios em trânsito, como o MSC Marina, o MSC Vista, o Seven Seas Splendor, o Aurora, o Aidamar, o Pacific World, o Celebrity Equinox e o Azamara Quest, todos com passageiros estrangeiros, além do MSC Armonia, que fez escala na travessia de volta à Europa.

O Porto de Santos foi o principal terminal de cruzeiros do Brasil na temporada 2025/2026, com 58% dos embarques no país. O gerente de operações do Concais, Javier Carnevale, ressaltou a importância do setor e disse que, mesmo com a redução do número de passageiros, o Concais manteve sua relevância como gerador de renda e empregos na região.

O Concais prevê para a temporada 2026/2027 a volta do número de passageiros aos níveis da temporada 2024/2025. Estão previstas as operações dos navios MSC Virtuosa, MSC Divina, MSC Seaview, MSC Musica, Costa Diadema e a estreia do navio Buena Vista, da armadora Corazul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/04/2026



## MERCOS SHIPPING 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.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Fonte : InforMS

Data: 20/04/2026