

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 068/2026
Data: 22/04/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AVENIDA DO PORTO DE SANTOS TEM REPARO DE BURACOS ACELERADO NO LITORAL DE SÃO PAULO	4
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO PROJETA NOVO RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	5
PORTO DE SANTOS E OUTROS PELO BRASIL TÊM FALHAS NO COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS, APONTA AUDITORIA DO TCU6	
CABOTAGEM TEM FORTE EXPANSÃO E SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO SE CONSOLIDAM NO MERCADO NACIONAL	10
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	11
DESISTÊNCIA DE 141 USINAS FAZ NE PERDER R\$ 18 BILHÕES EM ENERGIA RENOVÁVEL	11
LOGÍSTICA PESADA: 44 CONTÊINERES DEVEM DESTRAVAR A PONTE SALVADOR–ITAPARICA	13
PORTO DE MACEIÓ GANHA “MÃO DE DEUS” E INICIA CICLO DE R\$ 150 MILHÕES EM OBRAS.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – PORTUGAL, HUB BRASILEIRO NA ERA PÓS-ACORDO	16
ENTENDIMENTO – ESTRATÉGIA - VALE INVESTIR NO ETANOL!	17
POLÍTICA – “EU SEI QUE O POVO PRECISA DE MAIS”	19
NACIONAL - HUB – CURTAS - GALÍPOLO ISENTA CAMPOS NETO E ENFRENTA OFENSIVA POLÍTICA DO PT	20
<i>A declaração de Galípolo</i>	20
<i>O “traidor”</i>	20
<i>CCJ retoma votação do fim da jornada 6x1</i>	21
<i>Aprovação esperada</i>	21
<i>Disputa entre Legislativo e Executivo</i>	21
POLÍTICA – GOVERNO MUDA ESTRATÉGIA DE OLHO NA ELEIÇÃO	21
POLÍTICA – INTERINO DO RJ BLOQUEIA VERBAS DE CIDADES.....	23
POLÍTICA – PDT ACIONA STF PARA ANULAR ELEIÇÃO DE DOUGLAS RUAS NA ALERJ.....	24
TRANSPORTES - PORTOS – SUPER TERMINAIS REFORÇA ESTRATÉGIA NO NORTE COM INVESTIMENTO DE R\$ 400 MIL.....	24
TRANSPORTES - PORTOS – ERRO EM DOCUMENTO DE EMBARQUE GERA CONDENAÇÃO DE R\$ 15 MIL A EMPRESAS	25
TRANSPORTES - PORTOS – WILSON SONS TESTA BIOCOMBUSTÍVEL EM REBOCADORES NO PORTO DO AÇU.....	26
TRANSPORTES - PORTOS – TCP REGISTRA ALTA DE 8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE	27
TRANSPORTES – RODOVIAS – BNDES APROVA R\$ 140 MILHÕES PARA CORREDOR VERDE E FROTA A BIOMETANO EM SP	29
TRANSPORTES – RODOVIAS – FRETE RODOVIÁRIO SOBE EM MARÇO E SE APROXIMA DE R\$ 8 POR KM NO BRASIL	30
TRANSPORTES – RODOVIAS – DELTA TECHOPS E LATAM AMPLIAM PARCERIA PARA MANUTENÇÃO DE AERONAVES A320X3	
ENERGIA – ITAIPU TESTA GERAÇÃO SOLAR PARA AMPLIAR CAPACIDADE.....	32
MINERAÇÃO – SERRA VERDE FECHA FUSÃO E GARANTE DEMANDA DE 15 ANOS PARA TERRAS RARAS.....	33
BRASIL EXPORT - SP SEDIA EVENTO PARA FORTALECER RELAÇÕES ECONÔMICAS ENTRE BRASIL E JAPÃO.....	35
BRASIL EXPORT - RIO DE JANEIRO RECEBE FÓRUM PARA DEBATER PORTOS, ENERGIA E LOGÍSTICA	35
INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - TECNOLOGIA DA USP É USADA PELA NASA PARA MONITORAR SONO EM MISSÃO LUNAR..	36
BRASIL EXPORT – PROGRAMAÇÃO RIO DE JANEIRO EXPORT	38
INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - BRASIL APRESENTA POLÍTICAS PARA TV 3.0	38
COMÉRCIO EXTERIOR – LULA PEDE INTEGRAÇÃO BRASIL-PORTUGAL	40
COMÉRCIO EXTERIOR – ALCKMIN CELEBRA ENCONTROS ANTES DE VIGORAR ACORDO MERCOSUL-EU	41
FINANÇAS - BRB ANUNCIA VENDA DE ATIVOS DO MASTER.....	42
FINANÇAS - GOVERNADORA DO DF DIZ QUE BUSCA FUTURO PARA BANCO	43
FINANÇAS - PROGRAMA DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS ESTÁ PRONTO.....	43
FINANÇAS - FMI PREVÊ ALTA DA INFLAÇÃO NA AMÉRICA LATINA	44
JUSTIÇA - GILMAR PEDE A MORAES PARA INVESTIGAR ZEMA	45
JUSTIÇA – DEPUTADOS ARTICULAM IMPEACHMENT DO MINISTRO.....	46
JUSTIÇA – PF X RAMAGEM: ITAMARATY SE REÚNE COM EUA	46
JUSTIÇA – DINO DÁ 3º VOTO PARA CONDENAR EDUARDO BOLSONARO	47
INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE VAI PRORROGAR CESSAR-FOGO	48
INTERNACIONAL - IRÃ VÊ “PERDA DE TEMPO” E REJEITA PARTICIPAR DE CONVERSAS COM EUA	49
JORNAL O GLOBO – RJ	50
COMISSÃO DA CÂMARA APROVA PEC DO FIM DA ESCALA 6X1 EM MEIO A DISPUTA ENTRE CONGRESSO E GOVERNO.....	50
ESCALA 6X1: ENTENDA O QUE SERÁ VOTADO E TIRE DÚVIDAS SOBRE OS PRÓXIMOS PASSOS	52
RELATOR ADIA PARA 4 DE MAIO PARECER DE PROJETO SOBRE MINERAIS CRÍTICOS.....	53
MASTER: EX-CHEFE DO BRB TROCA ADVOGADO PARA FECHAR DELAÇÃO E REPETE ROTEIRO DE VORCARO.....	54
A DONA DO FUNDO MISTERIOSO QUE COMPROU FATIA DA USIMINAS: ‘BATALHA’ COM A TERNIUM	55



UMA SURPRESA NA ASSEMBLEIA DA USIMINAS MARCADA PARA ELEGER O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	56
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	57
ACIONISTAS DO BRB APROVAM PROPOSTA QUE ABRE CAMINHO PARA APORTE DE ATÉ R\$ 8,86 BILHÕES	57
OPINIÃO - A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL RESOLVERÁ OS ROMBOS NAS FINANÇAS DOS GOVERNOS DOS PAÍSES RICOS?	58
POR QUE O ESTREITO DE ORMUZ, ABERTO OU FECHADO, PODE NÃO VOLTAR AO NORMAL	60
OPINIÃO - GEOPOLÍTICA DOS FERTILIZANTES: CAMINHOS PARA REDUZIR A VULNERABILIDADE DO AGRO BRASILEIRO	62
VALOR ECONÔMICO (SP)	63
NAVIOS SÃO ATACADOS EM ORMUZ DEPOIS DE TRUMP PRORROGAR CESSAR-FOGO.....	63
GUERRA COM IRÃ PODE CAUSAR DESTRUIÇÃO SISTÊMICA DA DEMANDA POR GÁS, DIZ CHEFE DE FÓRUM INTERNACIONAL DO SETOR.....	65
PAÍSES DO GOLFO TEMEM QUE NEGOCIAÇÕES COM OS EUA CONSOLIDEM CONTROLE DO IRÃ SOBRE ORMUZ.....	66
PORTAL PORTOS E NAVIOS	69
EMPRESAS CONCLUEM LOGÍSTICA QUE LEVOU RODA GIGANTE DA CHINA PARA CUIABÁ.....	69
SEPETIBA TECON E COSCO FECHAM ACORDO PARA AMPLIAR TRANSPORTE ENTRE BRASIL E CHINA	70
GERDAU APRESENTA SOLUÇÕES PARA INDÚSTRIA NAVAL NA NN LOGÍSTICA.....	70
CARGA TRIBUTÁRIA E INFRAESTRUTURA SÃO MAIORES GARGALOS P/OPERADORES LOGÍSTICOS, MOSTRA LEVANTAMENTO ..	71
EXPORTAÇÕES DE FRANGO POR PARANAGUÁ CRESCEM 15,4% NO 1º TRIMESTRE	72
MANAUS VIRA HUB DA INDÚSTRIA FLUVIAL COM A NN LOGÍSTICA 2026	72
AKZONOBEL LANÇA NOVA GERAÇÃO DE REVESTIMENTO DURANTE NN LOGÍSTICA 2026	74
AUDIÊNCIA PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DE SANTOS É ADIADA	75
SVITZER BRASIL RECEBERÁ 2 REBOCADORES COM NOVO DESIGN A PARTIR DE 2027	76
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	77
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	77



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AVENIDA DO PORTO DE SANTOS TEM REPARO DE BURACOS ACELERADO NO LITORAL DE SÃO PAULO

No último domingo, A Tribuna publicou reportagem mostrando estado crítico da via, com acúmulo de buracos

Por ATribuna.com.br 22 de abril de 2026 às 06:53



Fotos enviadas pela Autoridade Portuária mostram serviços de raspagem na avenida, sentido Ponta da Praia, para receber novo asfalto (APS/Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que imprimiu ritmo mais intenso nos trabalhos de recapeamento na Avenida Perimetral do Porto de Santos. Conforme A Tribuna publicou no último domingo (19), a via, uma das mais importantes da Cidade, está completamente esburacada e cheia de desníveis no asfalto. O risco de acidentes é alto na via, que tem grande fluxo de veículos, especialmente de caminhões que entram e saem dos terminais.

Na semana anterior à publicação da matéria, a Reportagem percorreu o trecho entre a Ponta da Praia e o Centro de Santos, nos dois sentidos (avenidas Sérgio da Costa Matte e Mario Covas Júnior) e encontrou muitos problemas. No trajeto percorrido, havia serviço de tapa-buracos em operação, mas pouco eficaz diante da quantidade de buracos.

A gestora do Porto, que tem a responsabilidade de manter a via em boas condições, reforça que foi preciso contratar uma nova empresa para fazer o serviço por conta do baixo desempenho do antigo prestador. “A APS foi obrigada a abrir nova licitação, que teve vários recursos dos licitantes. O novo contrato foi firmado em março. E os trabalhos foram intensificados”, diz a assessoria de imprensa da empresa pública federal, que enviou fotos dos trabalhos para A Tribuna.

No domingo (19), a matéria já havia informado que os trabalhos de repavimentação foram retomados no dia 13 de março, após a conclusão de uma nova licitação. O contrato com a antiga empresa foi encerrado em 6 de fevereiro. O novo acordo prevê a manutenção de vias em ambas as margens do Porto (Santos e Guarujá) e em áreas sob a responsabilidade da Autoridade Portuária pelo prazo de 30 meses.



Trabalhos prosseguem ainda no cruzamento das ruas Antônio Prado e Cristiano Ottoni (APS/Divulgação)

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 de recapeamento vêm ocorrendo diariamente na Avenida

Augusto Barata, em frente à BTP, sentido Ponta da Praia, e na Avenida Antônio Prado, no trecho entre a Rua Cristiano Otoni e a passagem de nível do Armazém 1. Já a operação tapa-buracos ocorre diariamente, sob demanda.



Operação tapa-buraco também é constante e ocorre conforme serviço é demandado (APS/Divulgação)

Os caminhoneiros que vêm ao Porto de Santos criticam as condições da Perimetral. Além disso, a ciclovia existente no trecho também precisa de melhorias, como uma iluminação melhor e demarcação de solo mais clara. A passagem entre o final da ciclovia e a entrada na Rua João Pessoa é o maior problema. Sobre a ciclovia, a APS disse que concluiu em dezembro do ano 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.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 22/04/2026

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO PROJETA NOVO RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Objetivo do porto do Litoral Norte é movimentar 1,6 milhão de toneladas em cargas até o final de 2026
Por *ATribuna.com.br* 22 de abril de 2026 às 06:47



Profundidade natural do canal, até 42 metros em alguns trechos, permite operação de navios maiores (Semil/Divulgação)

O Porto de São Sebastião projeta crescimento com projetos de modernização que devem ampliar a capacidade operacional do terminal nos próximos anos. A expectativa é encerrar 2026 com até 1,6 milhão de toneladas movimentadas, o que representaria um novo recorde anual. Em 2025, o terminal movimentou 1,4 milhão de toneladas.

Administrado pelo Governo do Estado por meio da Companhia Docas de São Sebastião, o terminal registrou, em janeiro, 133,7 mil toneladas — o maior volume já apurado para o mês.

Segundo o diretor-presidente do Porto, Ernesto Sampaio, os resultados refletem um processo consistente de modernização da infraestrutura e de melhoria operacional.

“O Porto de São Sebastião vive um momento de transformação. Ampliamos nossa eficiência logística, diversificamos cargas e fortalecemos a relação com o setor exportador. O porto está preparado para assumir um papel cada vez mais relevante na logística paulista e nacional”, afirma.

O crescimento recente é impulsionado principalmente pelo agronegócio. O açúcar se consolidou como principal produto movimentado, colocando o terminal entre os destaques nacionais nesse segmento. Também integram a pauta de cargas produtos como barrilha, malte, cevada, coque de petróleo e trigo, este último retomado após cerca de 25 anos.

A localização no Litoral Norte paulista e melhorias na Rodovia dos Tamoios ampliaram o alcance logístico do Porto, facilitando o acesso a polos produtivos. Outro fator apontado é a profundidade

natural do canal, que chega a cerca de 42 metros em alguns trechos e permite a operação de navios de grande porte sem necessidade frequente de dragagem.

Outro avanço estratégico é o novo acesso viário ao terminal, em fase final de execução. Com investimento de mais de R\$ 51 milhões, o projeto cria uma rota direta entre as rodovias e o cais, permitindo que caminhões acessem o porto sem passar pelo Centro da cidade.

Nova área

Entre os projetos aguardados está o arrendamento do terminal multipropósito SSB01, em fase de modelagem pelo Governo Federal.

O empreendimento prevê até R\$ 2,5 bilhões em investimentos privados para ampliação da infraestrutura portuária, incluindo a construção de novos berços de atracação, áreas operacionais e sistemas de recepção e expedição de cargas. A expansão vai inserir São Sebastião no mercado de cargas containerizadas.

A expectativa é que o terminal alcance capacidade anual de até 1,35 milhão de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão) e cerca de 3,45 milhões de toneladas de granéis sólidos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 22/04/2026

PORTO DE SANTOS E OUTROS PELO BRASIL TÊM FALHAS NO COMBATE AO TRÁFICO DE DROGAS, APONTA AUDITORIA DO TCU

Entre os principais problemas está a falta de trabalho integrado entre Receita e Polícia Federal

Ted Sartori 21 de abril de 2026 às 11:27



Tribunal de Contas recomendou a criação de normas conjuntas entre órgãos e melhoria da governança (Sílvio Luiz/ AT)

Uma auditoria feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) apontou falhas no combate ao tráfico de drogas em portos brasileiros. Dentre os principais problemas identificados está a falta de atuação integrada entre Receita Federal e Polícia Federal (PF), o que faz com que muitas operações se limitem à apreensão da droga, sem avançar na identificação

das organizações criminosas.

A equipe fez visitas técnicas aos portos de Santos, Paranaguá (PR), Vitória (ES) e de Lisboa, em Portugal, e teve contatos com equipes internacionais, como especialistas da EUDA (Agência de Drogas da União Europeia), da MAOC-N (Centro de Análise e Operações Marítimas - Narcóticos), também no Velho Continente, a HARC Team Roterdã (força-tarefa conjunta especializada na investigação e combate ao tráfico internacional de drogas e atividades criminosas no complexo portuário holandês) e dos portos do Equador.

Para dificultar o tráfico, o TCU considera ser necessário aumentar o custo e risco para criminosos, melhorar integração entre órgãos e investir em tecnologia. A Corte de Contas traz como recomendações gerais a criação de normas conjuntas entre órgãos, (especialmente entre PF e Receita), a melhora da governança e coordenação, a ampliação de uso de tecnologias de monitoramento e fortalecimento de controles nos portos mais críticos.

“Com a implementação das deliberações propostas, espera-se que haja melhoria na atuação coordenada da Receita Federal do Brasil e da Polícia Federal nas ações contra o tráfico transnacional



de drogas nos portos, fortalecendo controles aduaneiros e investigativos capazes de reduzir o ilícito no país”, cita o relator, ministro Augusto Nardes, em seu voto que acompanha o acórdão.

Nardes acrescenta que, “no mesmo sentido, será possível aperfeiçoar a formulação de políticas públicas e de leis mais eficazes no combate ao crime organizado, bem como a expansão do uso de tecnologias de monitoramento, como o Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), utilizadas para monitoramento e detecção de embarcações clandestinas, sobretudo nas 'áreas molhadas' dos portos, para reforçar a segurança portuária”, cita o relator, ministro Augusto Nardes, em seu voto que acompanha o acórdão.

Passou

Embora existam controles, como scanners, câmeras e demais sistemas, falhas ocorrem até em ambientes controlados. Uma delas encontrada pela auditoria aconteceu no Porto de Santos.

Em 13 de dezembro de 2023, houve entrada de 30 mil latinhas em contêiner estufado na véspera. A carga foi vistoriada e liberada seis dias depois. O embarque no navio foi feito em 29 de janeiro de 2024 e a embarcação partiu no dia seguinte rumo à Europa. Em 12 de março daquele ano, o navio chegou ao Porto de Sines, em Portugal. A carga de cocaína inserida em 1200 latinhas foi apreendida pela Polícia Judiciária quase dois meses depois, em 9 de maio.

“A atuação da Polícia Federal é inevitável, pois o tráfico de drogas na região da zona portuária é crime, cuja conduta se inicia no território brasileiro, e se estende até outros países, sendo, portanto, transnacional e de competência da Justiça Federal. Ao mesmo tempo, por esse contêiner se encontrar em zona alfandegada e pela cocaína envasada se tratar de contrabando, a atuação da Receita Federal, nesse caso concreto, faz-se necessária”, detalha a auditoria.

Dentro desse raciocínio, a auditoria constatou que há sobreposição de atuação entre a Polícia Federal e a Receita Federal na prevenção e repressão do tráfico de drogas na zona portuária. “De um lado a Receita Federal verifica a repressão de ilícitos aduaneiros e, portanto, identifica e faz a retenção de drogas em mercadoria; e, de outro, a Polícia Federal investiga, a partir da retenção dessa droga, os autores e participantes desse crime”, completa.

VTMIS

A ausência do sistema VTMIS, utilizado para monitoramento e detecção de embarcações clandestinas, nos principais portos - exceto o de Vitória - facilitaria o tráfico durante a navegação, segundo concluiu a auditoria. No caso do Porto de Santos, a implementação está incluída na concessão do canal de acesso, ainda a ser colocada em leilão.

Na Europa, os portos de Roterdã, na Holanda, Antuérpia, na Bélgica, e Hamburgo, na Alemanha, são exemplos citados pela auditoria. Eles implementaram sistemas VTMIS integrados a plataformas de vigilância costeira, bases de dados internacionais e sistemas automatizados de gerenciamento de risco com inteligência artificial. “Essas ferramentas permitem o rastreamento em tempo real de embarcações, a análise preditiva de comportamentos anômalos e a atuação coordenada entre autoridades portuárias, aduaneiras e policiais”, afirma o texto.

Na América Latina, diversos países vêm avançando na implantação de sistemas semelhantes, observa a auditoria, casos dos portos de Cartagena, na Colômbia, do Callao, no Peru, e no Canal do Panamá e seus portos adjacentes, no país de mesmo nome.

Procuradas, a Polícia Federal e a Receita Federal não responderam à Reportagem até o fechamento da matéria.

Acordo

Brasil e Estados Unidos anunciaram, no último dia 10, um acordo de cooperação mútua visando o combate ao tráfico internacional de armas e drogas. A parceria prevê, de maneira constante, por meio digital, o compartilhamento de informações sobre apreensões feitas nas aduanas dos dois países, de forma a viabilizar uma investigação célere de padrões, rotas e vínculos entre remetentes e

destinatários de produtos ilícitos. A parceria é entre a Receita Federal brasileira e o U.S. Customs and Border Protection (CBP, a agência de fronteiras dos EUA). Drogas, armas ou peças de armas apreendidas em contêineres de navios ou em aeroportos possibilitarão aos investigadores trocar informações.

Especialista afirma que investigação acontece

A consultora de segurança portuária e ISPSCode, Luciana Fuschini, afirma que nenhuma apreensão de drogas é um fim em si mesma, já que gera um inquérito policial com o objetivo de investigar autoria e materialidade dos delitos.



Luciana Fuschini: PF e Receita atuam de forma conjunta no setor (Alexsander Ferraz/ AT)

“Muitas vezes, esses inquéritos policiais robustecem outras investigações em andamento relacionadas a determinada organização criminosa, o que pode dar a falsa aparência de que ficaram sem a conclusão esperada. Há muito sigilo nessas investigações e nem tudo pode ser divulgado”, explica ela, que é delegada da Polícia Federal aposentada e ex-coordenadora da Cesportos (Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis).

Luciana acrescenta que Polícia Federal e a Receita Federal atuam de forma integrada, trocam informações e essa parceria é vital para a qualidade das investigações. “Talvez o único ponto de atrito tenha sido a delimitação de atribuições, que, em dado momento, precisou ser debatida e esclarecida entre as instituições”, emenda.

Ponto de ruído

Outra recomendação trazida pela auditoria do Tribunal de Contas da União, além da capacitação de servidores, é a necessidade de melhorar a preservação de evidências nas operações. Luciana argumenta que esse é o exato ponto de ruído, lembrando que a PF tem a atribuição constitucional exclusiva no combate ao tráfico transnacional de entorpecentes.



Polícia Federal faz operações e prisões após longas apurações (Matheus Tagé/ArquivoAT)

“Tão logo seja detectada a presença ou potencial presença de entorpecentes em uma carga ou instalação portuária, aquele local imediatamente deve ser preservado e a PF, acionada. Aquele local passa a ser considerado 'local de crime' e os peritos vão coletar todas as evidências necessárias para detectar a autoria do crime. Nenhum outro órgão pode mexer no entorpecente a partir do momento da sua detecção. A PF é a responsável pela coleta de provas, pesagem,

realização do 'narcoteste' e a respectiva apreensão da substância. A apreensão só pode ser realizada no âmbito do inquérito policial”, detalha.

A intervenção de outras pessoas pode acarretar em uma contaminação das provas, as quais são apontadas no laudo pericial, podendo, desta forma, prejudicar ou até anular uma ação penal por uma eventual quebra na cadeia de custódia, acrescenta Luciana.

“Por isso é tão importante preservar o local. Não se trata de vaidade entre órgãos, mas a correta delimitação de atuações para evitar uma anulação posterior de processo criminal e, com isso, favorecer o crime organizado. Não resta dúvida sobre a importância da atuação da Receita Federal

nas análises de risco e fiscalizações, mas esta correta delimitação de atribuições fortalece o combate ao crime organizado, que é o objetivo maior”, argumenta.

Pontos de melhoria

A consultora de segurança portuária observa que há sempre pontos de melhoria a serem implementados. A integração entre os órgãos com troca de informações, a interlo-cução entre o público e o privado, a utilização de tecnologia com IA, e análise preditiva estão entre eles.



Corporação conta com núcleo marítimo com atuação no cais santista (Sívlio Luiz/ AT)

“Além disso, há que se investir em meios de combate ao crime organizado a exemplo de aquisição de embarcações para o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom), aumento de efetivo nas instituições, treinamento dos servidores em mergulho para detectar a modalidade de inserção de drogas na caixa de mar dos navios, aeronaves e drones com capacidade e autonomia para fiscalizar as áreas

de fundeio. A capacitação constante dos servidores é essencial para esse objetivo”, completa.

É preciso fiscalizar fronteiras

O presidente da Delegacia Sindical de Santos do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco) Nacional, Elias Carneiro Júnior, recomenda que o Brasil observe as fronteiras para evitar que as drogas cheguem aos portos. “O Brasil tem 8 mil quilômetros de fronteira seca e mais 8 mil de fronteira molhada. A droga vem pela seca. É só pegar os países produtores. Eles vão passando na estrada e vão trazendo. Nós temos que atacar por aí”, afirma.



Elias Carneiro sugere scanner (Alexsander Ferraz/ AT)

Elias sugere que seja financiada a compra de scanners para verificar a carga dos caminhões como acontece nas aduanas. “O scanner é um equipamento extremamente essencial. Se todos os postos rodoviários deste país tivessem scanners com operadores capacitados, asseguro que grande parte da droga não chegaria aqui nem passaria por lá porque não entraria”, explica. “Por que o Porto de Santos pega muito? Porque temos hoje 100% dos contêineres que são fiscalizados por scanner”,

acrescenta.

Outra sugestão do presidente da Delegacia Sindical de Santos do Sindifisco Nacional é que seja criado um fundo internacional de combate aos entorpecentes. Ele usou como exemplo o Fundo Amazônia, iniciativa do governo brasileiro e gerido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Bndes), que capta doações, muitas internacionais, para financiar ações voltadas à preservação, monitoramento e combate ao desmatamento, além de promover a conservação e o uso sustentável da Amazônia Legal.

“Cem por cento das drogas que apreendemos no Porto de Santos, que representa em torno de 60% das drogas do País, estão indo para o exterior, principalmente para países de Primeiro Mundo. Por isso, eles têm que ajudar a gente, dando estrutura e dinheiro para podermos trabalhar com mais eficiência, colocando scanners, policiais e auditores nas fronteiras. Temos que levar esse assunto para frente, para as instâncias internacionais, para a criação desse fundo”, sugere.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/04/2026

CABOTAGEM TEM FORTE EXPANSÃO E SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO SE CONSOLIDAM NO MERCADO NACIONAL

Foram registradas movimentação de 27,1 milhões de toneladas e alta de 19,06%

Por A Tribuna.com.br 21 de abril de 2026 às 07:34



Estado de São Paulo aparece em segundo lugar, com 9,9 milhões de toneladas por meio da cabotagem (Sílvia Luiz/AT)

A cabotagem (navegação entre portos dentro do Brasil) no Sudeste brasileiro registrou forte expansão no primeiro bimestre deste ano, com movimentação de 27,1 milhões de toneladas e alta de 19,06% em relação ao mesmo período em 2025. O desempenho consolida a região como principal eixo da navegação costeira no País, impulsionada sobretudo pelo

transporte de petróleo e derivados.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), mostram que o crescimento está concentrado nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo, responsáveis pela maior parte da movimentação nacional.

O Rio de Janeiro lidera com ampla margem, ao registrar 15,8 milhões de toneladas no período. São Paulo aparece na sequência, com 9,9 milhões, seguido pelo Espírito Santo, com 1,38 milhão de toneladas.

O petróleo bruto respondeu por 21,2 milhões de toneladas transportadas no mês, evidenciando o peso do setor energético. Já os derivados somaram 1,78 milhão de toneladas, enquanto a carga containerizada alcançou 2,21 milhões, garantindo o abastecimento de bens industrializados e de consumo.

Para o MPor, o crescimento do setor reflete a consolidação de políticas públicas, como o Programa BR do Mar, que ampliou a segurança jurídica e incentivou investimentos. Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a tendência é de continuidade. “É resultado de uma política pública consistente, que vem estruturando o setor com previsibilidade regulatória, estímulo à concorrência e ampliação da oferta de transporte. Isso permite reduzir custos logísticos, aumentar a eficiência da cadeia de suprimentos e garantir maior equilíbrio no abastecimento entre as regiões, com impacto direto para a população e para a competitividade da economia brasileira”, destacou.

Segundo o MPor, a ampliação da frota, maior previsibilidade regulatória e os investimentos em infraestrutura portuária também têm contribuído para esse avanço, ao permitir ganhos de escala e maior competitividade no transporte de cargas.

Sustentável

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) apresentou, na última quarta-feira (15), avanços na proposta de regulamentação sustentável do BR do Mar durante workshop realizado em Brasília. O texto foi atualizado com base nas contribuições recebidas em consulta pública. Entre as principais alterações está a definição de que as exigências passam a se aplicar às embarcações e não às empresas brasileiras de navegação (EBNs). A proposta também exclui obrigações fora do escopo legal e revisa critérios relacionados à indústria naval. As mudanças reduzem custos regulatórios, aumentam a segurança jurídica e ampliam a competitividade da cabotagem. O texto prevê ainda a adoção de soluções como biocombustíveis e sistemas dual-fuel, que permitem o uso de dois tipos de combustível, com ganho de eficiência e redução de emissões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/04/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

DESISTÊNCIA DE 141 USINAS FAZ NE PERDER R\$ 18 BILHÕES EM ENERGIA RENOVÁVEL

As 141 usinas desistiram e devolveram a outorga à Aneel. Especialistas dizem que estes empreendimentos vão migrar pra outras regiões

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



Houve uma redução dos investimentos em usinas eólicas e solar, que atingiu principalmente o Nordeste. Foto: Divulgação/Parque do Piauí

No ano passado, 141 usinas – sendo 35 eólicas e 106 solares – devolveram as outorgas (de funcionamento) à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que regula o setor. Ou seja: desistiram de implantar parques geradores centralizados e deixaram de realizar um investimento total de R\$ 18,9 bilhões. Desse total, entre 90% e 95% ficariam no Nordeste. A desistência foi provocada pelas incertezas do setor elétrico como os

cortes de geração forçados e a falta de linhas de transmissão, que trouxeram prejuízos bilionários às empresas do setor da região. E o mais grave: uma parte destes investimentos vão migrar para outras regiões, mesmo o Nordeste tendo os melhores ventos e uma das mais altas radiação solar.

“A gente percebe que vários agentes estão desistindo de fazer os investimentos no Nordeste e estão migrando os recursos não só para outras regiões do país, mas até para outros países. Então, é algo triste de se ver, porque a gente levou 15 a 20 anos para construir a indústria das renováveis, que era realmente a grande promessa do Nordeste. E agora a gente vê a região Nordeste, de certa forma, abandonada. Os investimentos estão todos minguando”, resume o CEO da Volt Robotics, Donato da Silva Filho.

Os cortes de geração forçados fazem as usinas solares e eólicas produzirem menos do que o previsto, quando há falta de linhas de transmissão ou excesso de geração de energia, como ocorre pela manhã por causa da geração dos pequenos sistemas, como os instalados nos telhados. O problema atingiu principalmente as renováveis instaladas no Nordeste.

Com relação aos cortes de geração, o executivo alega que a resposta do governo federal tem sido “lenta” e não há um plano para a redução dos mesmos. “Existem muitas indefinições. Não há uma ação coordenada sobre este tema e as várias iniciativas que estão ocorrendo, como tarifa inteligente, sistemas de armazenamento, mecanismos já previstos em lei, estão acontecendo de forma desarticulada e num ritmo muito inferior àquele que o ambiente de negócios demanda”.

Apagão de 2023 afetou cronograma das usinas

Os cortes de geração vêm ocorrendo desde agosto de 2023, depois de um apagão que deixou parte do Brasil sem energia. Os cortes de geração são determinados pelo Operador Nacional do Sistema (ONS) que tem receio que o excesso de energia provoque um colapso ao sistema.

As 35 usinas eólicas que estavam previstas para entrarem em operação, em 2025, resultariam num investimento de R\$ 4,39 bilhões e as 106 usinas solares centralizadas empregariam R\$ 14,51 bilhões, segundo informações baseadas em levantamentos da própria Aneel que foram repassadas pela Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (ABSolar).

A região deixou de receber uma capacidade instalada de geração de energia da ordem de 5,4 gigawatts (GW). Isso corresponde a um pouco mais metade da capacidade instalada da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf).

O impacto da desistência das renováveis no Brasil



Arte: IA/ME

Não foi só o investimento que a região perdeu. A desistência da implantação desses empreendimentos fez, respectivamente, com que 15.330 postos de trabalho deixassem de ser gerados no setor eólico e 131.910, nas usinas solares fotovoltaicas.



Sistema de Informações de Geração da Aneel, o SIGA, é atualizado diariamente com dados de usinas em operação e de empreendimentos outorgados em fase de construção. Foto: Aneel/Reprodução

Cortes de geração trouxeram um risco alto ao setor no Nordeste

O diretor técnico regulatório da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Francisco Silva, afirma que os cortes de geração trouxeram um risco alto e desmedido ao

setor. “Todo o mercado que investe nessas fontes está reavaliando os seus investimentos, porque hoje esses geradores estão ficando com uma incerteza que inviabiliza a possibilidade de conseguir construir novos empreendimentos, especialmente no Nordeste”, comenta.

Ele explica que o corte de geração não era considerado um risco relevante no passado, pois havia previsão legal de ressarcimento aos geradores. “No entanto, num determinado momento, foram criadas classificações por parte da agência reguladora para qualificar os momentos em que efetivamente o gerador teria ou não direito a receber por esses ressarcimentos”, conta, acrescentando que esta mudança fez com que boa parte do montante foi classificado como não sendo passível de ressarcimentos.

Francisco cita como exemplo que, em 2024, de um montante de quase R\$ 2 bilhões de que os geradores tiveram de cortes, foram ressarcidos menos de 1% deste total. “Em 2025, as perdas provocadas pelos cortes foram próximas a R\$ 7 bilhões e o ressarcimento ficou em menos de 5% deste total. Como os cortes dependem da operação do Operador Nacional do Sistema Elétrico, os

empreendedores ficam expostos a um risco imprevisível”, diz, argumentando que isso aumenta a insegurança regulatória.

E esta insegurança regulatória provoca adiamento de projetos e ameaça novos investimentos no Nordeste.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/04/2026

LOGÍSTICA PESADA: 44 CONTÊINERES DEVEM DESTRAVAR A PONTE SALVADOR-ITAPARICA

Navio com 800 toneladas de equipamentos atracará em Salvador para dar início à construção de plataforma marítima e fundação da megaobra

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Segundo o Governo da Bahia, as atividades em campo em Vera Cruz devem ser iniciadas já no mês de junho, aproveitando o suporte tecnológico desse novo lote de materiais. Foto: Governo da Bahia

O projeto da Ponte Salvador-Itaparica, considerado um dos maiores marcos de infraestrutura da história da Bahia, ganha um novo fôlego logístico na segunda quinzena de maio. Está prevista a chegada de um navio

carregando mais de 800 toneladas de maquinário pesado e insumos tecnológicos, distribuídos em 44 contêineres. O material é o ponto de partida para a fase de construção sobre o espelho d'água, marcando a transição dos estudos de sondagem para a montagem das estruturas físicas no mar.

Os equipamentos que desembarcam na capital baiana serão utilizados, prioritariamente, para erguer uma plataforma provisória. Essa estrutura funcionará como um canteiro de obras flutuante, eliminando a dependência excessiva de barcos de apoio e permitindo que as equipes trabalhem com maior estabilidade no local onde será erguido o vão central.

Segundo o Governo da Bahia, as atividades em campo em Vera Cruz devem ser iniciadas já no mês de junho, aproveitando o suporte tecnológico desse novo lote de materiais.

O grande desafio da engenharia começa na fixação da base. Com 12,4 quilômetros de extensão marítima, a ponte exige uma fundação extremamente robusta para suportar as correntes e o peso da estrutura. A Concessionária Ponte Salvador-Itaparica (CPSI), responsável pela obra, explica que o processo é minucioso.

“Para a construção da ponte sobre o mar, primeiramente, tubos metálicos serão cravados nos locais especificados pelo projeto. Eles servirão de forma para as estacas de fundação”, explicou em vídeo divulgação.

A engenharia por trás das estacas marítimas

Após a cravação desses tubos, entra em cena a tecnologia das perfuratrizes hidráulicas. Esses equipamentos, que fazem parte da carga pesada que chega ao estado, têm a missão de escavar o interior dos tubos metálicos até atingir a profundidade necessária no solo marinho.

Trata-se de uma operação de precisão, onde cada estaca funciona como uma âncora vital para o equilíbrio do maior eixo contínuo sobre o mar da América Latina.



Com a perfuração concluída, o processo segue para a montagem estrutural interna. A concessionária detalha que “após perfuradas, gaiolas de aço pré-armadas são inseridas onde o solo já foi escavado”. Esse esqueleto de metal é o que dará a resistência necessária ao concreto para suportar as décadas de tráfego que ligarão a capital à Ilha de Itaparica.

O estágio final das estacas é a concretagem, realizada de forma submersa. A técnica é complexa: o concreto é injetado através de um tubo que alcança o fundo da perfuração, preenchendo o espaço de baixo para cima.

Segundo a CPSI, “a construção das estacas é uma etapa fundamental para garantir uma base sólida para a ponte”, assegurando que a estrutura não sofra abalos pela pressão hídrica ou geológica.

Integração econômica e intercâmbio com a China

A chegada desses contêineres também simboliza a transferência de conhecimento técnico entre Brasil e Ásia. Para a concessionária, o projeto representa “o intercâmbio tecnológico com a China, contribuindo para o desenvolvimento do nosso estado”.

A expertise estrangeira em megaobras marítimas é uma das apostas para que o cronograma seja cumprido com eficiência, trazendo métodos construtivos que já foram testados em grandes travessias globais.

Além da engenharia, o foco do Governo da Bahia está na segurança jurídica e no planejamento. Mateus Dias, à frente da Secretaria Extraordinária do Sistema Viário Oeste (SVPonte), afirma que “o Governo do Estado acompanha de forma contínua a execução do projeto, atuando para garantir o cumprimento do cronograma com base em planejamento técnico, segurança jurídica e transparência”. A expectativa é que a ponte redistribua atividades econômicas atualmente concentradas em Salvador.

Impacto logístico e redução de distâncias

A conexão entre a BR-101 e a BA-001 por meio da ponte deve encurtar significativamente o tempo de viagem para quem vem do Sul, Baixo Sul e do Oeste baiano. A concessionária destaca que o equipamento será parte de um corredor fundamental para aumentar a competitividade logística. “Com ele, a produção de diversos setores no Oeste se aproximará do Porto de Salvador.”

O impacto socioeconômico é estimado em dez milhões de pessoas espalhadas por mais de 250 municípios. O secretário da Casa Civil, Carlos Mello, reforça que a obra é um desejo antigo que agora toma forma prática.

“O avanço dessa etapa demonstra que estamos tirando do papel um projeto aguardado há décadas pelos baianos. A Ponte Salvador–Itaparica é uma obra estruturante, que vai integrar regiões, fortalecer a economia e melhorar a vida das pessoas”, destaca Mello. Além disso, o governo estima a geração de sete mil postos de trabalho e a redução de emissão de carbono ao otimizar as rotas de transporte.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/04/2026

PORTO DE MACEIÓ GANHA “MÃO DE DEUS” E INICIA CICLO DE R\$ 150 MILHÕES EM OBRAS

Entrega do novo trecho da orla e formalização da concessão do terminal de passageiros dão início à etapa mais visível do pacote de modernização do porto

Por Vanessa Siqueira - De Alagoas vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br

A modernização do Porto de Maceió começou a ganhar forma com a entrega do novo trecho da orla marítima entre a Praia da Pajuçara e o bairro de Jaraguá, que ganhou um novo ponto turístico, a “Mão de Deus”, que se une à formalização da concessão do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), dando início a uma nova etapa de obras voltadas à recepção de cruzeiristas e à ampliação da

capacidade operacional do complexo portuário. Até 2027, o porto da capital alagoana receberá R\$ 150 milhões em investimentos, que deve posicionar o terminal de forma estratégica a nível regional.



Nova orla, inaugurada no início de abril, conecta o Porto de Maceió à praia de Pajuçara e traz novos cartões-postais para a cidade, como a escultura “Mão de Deus”. Foto: Jonathan Lins

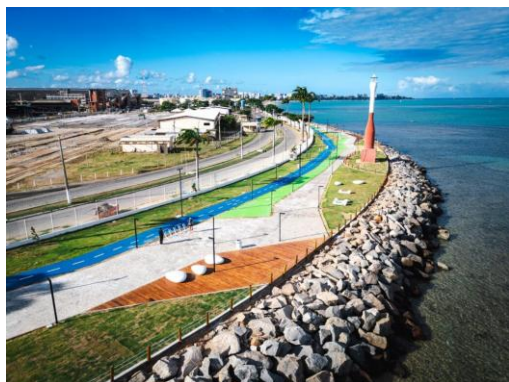
No final de março, o consórcio Britto Macelog assinou, no Ministério dos Portos e Aeroportos, o contrato de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros, estabelecendo assim a concessão pelo prazo de 25 anos para operação e organização dos serviços de embarque e desembarque de passageiros.

Serão investidos R\$ 3,7 milhões para a modernização da estrutura, construção de estacionamento com 112 vagas e requalificação de mais de 3 mil metros quadrados de área. A obra vai permitir a ampliação da capacidade de recepção de passageiros, hoje limitada a 612 por dia. A ampliação também visa captar novas companhias marítimas e assim expandir rotas de cruzeiros.

Segundo o administrador do Porto de Maceió, Diogo Holanda, a assinatura do contrato do terminal representa um passo importante dentro de um conjunto mais amplo de intervenções previstas para os próximos anos.

“A assinatura do contrato estabelece um novo modelo de operação para o terminal de passageiros, com definição clara de responsabilidades e investimentos. É um passo importante para a estruturação dos serviços e para o funcionamento do porto”, afirmou.

Ele informou ao Movimento Econômico que o conjunto de obras previsto para o porto soma R\$ 150 milhões em investimentos, dos quais R\$ 30 milhões serão aplicados diretamente pela administração portuária. Já no bloco da iniciativa privada, estão previstos R\$ 125 milhões para ampliação das atividades e requalificação de áreas estratégicas.



Nova orla recebeu R\$ 8,5 milhões em investimentos, incluindo ciclofaixa e equipamentos de lazer. Foto: Jonathan Lins

Maceió reforça posição no turismo de cruzeiros no Nordeste

A ampliação da estrutura de passageiros acompanha o momento de consolidação de Maceió como um dos principais polos do turismo marítimo da região. Atualmente, a capital alagoana divide com Salvador a liderança no turismo de cruzeiros no Nordeste, com as duas cidades se firmando como destinos centrais das operadoras que atuam na costa

nordestina.

A temporada 2026/2027, prevista para iniciar em novembro, terão as duas capitais como rotas principais da MSC pelo Nordeste.

No conjunto turístico, o Porto em parceria com a Prefeitura de Maceió entregou, no início de abril, as obras do novo trecho da orla marítima que liga a Praia da Pajuçara ao bairro de Jaraguá, em um trecho pertencente ao Porto e que foi requalificado, recebendo, inclusive, novos pontos turísticos, como a “mão de Deus”.

A escultura de cinco metros se assemelha à escultura de Punta del Leste, no Uruguai, conhecida como Los Dedos. O espaço recebeu investimento de R\$ 8,5 milhões e conta com pista de cooper, ciclovia, iluminação em LED, mirantes de contemplação e áreas de convivência.

Também foi construída uma contenção marítima de 200 metros. Conforme a Secretaria Municipal de Infraestrutura de Maceió (Seminfra), isso irá evitar a erosão da praia, além de gerar mais segurança para a população e o ecossistema.



Outra estratégia do projeto é o acesso direto à orla de Maceió pelos passageiros que desembarcam dos navios cruzeiros. A intenção é tornar mais prática e acessível a experiência de visitação dos turistas na capital.

Terminal de Passageiros do Porto de Maceió será ampliado e possibilitará que novas rotas de cruzeiros passem pela capital alagoana.
Foto: Ascom Porto de Maceió

Entregas antecedem bloco de obras estruturantes no Porto até 2027

Embora o terminal de passageiros e a nova orla concentrem as entregas mais visíveis até agora, o Porto de Maceió ainda deve avançar em um conjunto de obras de infraestrutura, operação portuária e modernização técnica.

No eixo de infraestrutura e obras físicas, estão previstas ainda obras de pavimentação e drenagem de todas as vias internas, revitalização completa de cinco armazéns, a construção do pátio de triagem logística e um novo prédio para o setor de operações (totalmente reformado).

Os investimentos anunciados também preveem melhorias no plano de proteção das instalações portuárias, aquisição de um guindaste portuário móvel e a implantação de shiploder, que pretende aumentar a eficiência na movimentação de grãos sólidos e possibilitem a ampliação do fluxo de navios.

Já na operação portuária e modernização técnica, Diogo Holanda informou que serão realizadas obras de substituição dos cabeços de amarração, implantação de novos sistemas de defensas, além de obras de dragagem de aprofundamento e de reforço estrutural para atracação.

“Também teremos obras nos terminais de armazenamento para implantar novos tanques de combustível e recuperar o terminal de grãos líquidos”, disse.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/04/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PORTUGAL, HUB BRASILEIRO NA ERA PÓS-ACORDO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A visita relâmpago do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Lisboa nessa terça-feira, dia 21, consolida um movimento diplomático que vai muito além da cordialidade histórica entre nações irmãs. Com a entrada em vigor do Acordo Mercosul-União Europeia agendada para 1º de maio, a reafirmação de Portugal como a principal porta de entrada para os interesses empresariais brasileiros na Europa é um lance de realismo econômico. O sucesso desta parceria, simbolizado pelo parque industrial da Embraer em Évora, serve de modelo para uma nova fase de internacionalização da indústria nacional, que agora busca no território luso uma base logística e produtiva dentro do mercado comum europeu.

A importância estratégica deste alinhamento reflete-se na balança comercial, que em 2025 atingiu US\$ 4,5 bilhões. O superávit brasileiro de US\$ 2 bilhões demonstra que Portugal não é apenas um destino de passagem, mas um parceiro que absorve valor agregado em áreas como siderurgia, máquinas e indústria aeronáutica. Por outro lado, a forte presença portuguesa no setor elétrico e de infraestrutura no Brasil, somada ao fornecimento de energia, cria uma via de mão dupla que fortalece a resiliência das duas economias frente às instabilidades globais.

A questão humana, no entanto, é o que dá a temperatura social a este acordo. A marca de 500 mil brasileiros vivendo em Portugal — cinco vezes o número de lusitanos no Brasil — impõe desafios de integração que não podem ser ignorados. Embora o primeiro-ministro Luís Montenegro classifique incidentes recentes como “pontuais”, a dignidade e a segurança dessa vasta comunidade são moedas de troca fundamentais na diplomacia atual. A integração econômica só é “impecável”, como citado pelo governo português, se acompanhada de uma segurança jurídica e social que proteja o trabalhador brasileiro no exterior.

A passagem de Lula por potências como Espanha e Alemanha, antes de Lisboa, posiciona o Brasil em um périplo europeu focado em democracia e reindustrialização. Ao escolher Portugal como a última escala e “porta de acesso”, o governo brasileiro aposta na afinidade cultural e política como facilitador de negócios. Em um mundo de cadeias de suprimento fragmentadas, ter um aliado estratégico no Palácio de Belém e no Palácio São Bento é o que garantirá que o Acordo Mercosul-UE não seja apenas um documento assinado, mas uma avenida de oportunidades para o crescimento sustentável de ambos os lados do Atlântico.

O desafio agora é transformar o simbolismo de Évora em uma prática sistêmica. A infraestrutura de 2026 exige que empresas brasileiras ocupem o espaço europeu com inteligência e inovação. Se Portugal for, de fato, essa porta aberta, o Brasil terá em Lisboa não apenas um primo distante, mas o sócio majoritário de sua expansão no Velho Continente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

ENTENDIMENTO – ESTRATÉGIA - VALE INVESTIR NO ETANOL!



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Escritor, engenheiro, pesquisador universitário
e membro da Academia Santista de Letras

opinioao@portalbenews.com.br

A discussão sobre descarbonização no transporte marítimo não é de hoje, e muitas alternativas vêm sendo propostas, algumas já em franco desenvolvimento.

Encomendas de navios “flex” com ênfase em metanol ou GNL, ambos chamados “combustíveis de transição”, estão na carteira dos principais estaleiros mundiais. Já o uso de hidrogênio “verde” é uma proposta que guarda certa complexidade e contradição, que também se aplica ao GNL, pois ambos demandam tanques maiores e são armazenados sob pressão.

Alguns chamam unidades de regaseificação de “navios-bomba”. O que eles dirão se, de repente, todas as embarcações passarem a ser abastecidas com hidrogênio “verde” ou GNL?

Num evento que tratou desse tema, uma empresa atuante no Brasil informou que estava desenvolvendo um motor “flex” que permitiria a utilização de etanol em embarcações de grande porte, pois seu uso já existe nas de menor dimensão.

Eu escrevi sobre isso no artigo “Êta nós”, de 2025. O título era uma brincadeira com a interjeição popular “Eita nós!”, que exprime surpresa. De fato, era uma boa, embora mais do que esperada surpresa. Afinal, essa tendência me parecia inexorável, apesar do risco de impedâncias internas e externas.



A produção de etanol é uma tecnologia amplamente dominada e aprimorada em nosso país.

Embora também seja considerado um combustível de transição, ele é bem menos poluente que outros em voga, e o Brasil o produz em larga escala, de forma sustentada.

Antes presente como produto utilizado para assepsia, iluminação e cocção, além de item indispensável em caipirinhas, o álcool derivado da cana-de-açúcar, introduzido na indústria automobilística, consolidou-se como tecnologia nacional de ponta, inovadora por excelência!

Num tempo em que os carros elétricos estão na moda, com o discurso ambiental do “durante”, ignorando o “antes” (custo para a produção das baterias) e o “depois” (o que fazer com elas), confesso que prefiro carros movidos a etanol.

Gostaria que alguém apresentasse o balanço entre carros elétricos e movidos a etanol, considerando todo o processo, da fabricação de seus componentes de propulsão ao descarte, à vista da vida útil.

Voltando às embarcações, duas características foram apontadas como favoráveis ao uso do etanol: não haveria necessidade de aumento dos tanques de combustível e, em caso de vazamentos, ele se diluiria e evaporaria, reduzindo o risco de poluição comum nos vazamentos de bunker.

Na época, e não faz muito tempo, a utilização do etanol em motores multiflex de grandes embarcações ainda parecia uma possibilidade.

Alguns diziam que seria difícil emplacar isso em nível mundial.

Porém, se considerarmos motores multiflex, os armadores poderiam optar pelo tipo de combustível disponível em cada porto, em nível concorrencial, ou seja, possibilitando redução de custo de operação e, conseqüentemente, do frete.

No caso do Brasil, mesmo que não fosse uma opção ideal para navegação de longo curso, seria interessante para a navegação interior e, sobretudo, para a cabotagem.

Aí, a Vale anuncia acordo com a empresa chinesa Shandong Shipping Corporation para a fabricação de navios-graneleiros classe Guaibamax (340 m de comprimento e capacidade para transportar 325 mil toneladas de minério de ferro). Embora essa classe seja definida como utilizando tecnologia dual fuel, em verdade ela pode ser caracterizada como multiflex, por possibilitar a utilização de etanol, metanol e bunker, além de contar com velas rotativas, o que permite reduzir até 90% das emissões de poluentes (dióxido e monóxido de carbono, óxido nitroso, óxido de enxofre, metano, compostos orgânicos voláteis e materiais particulados) em relação aos combustíveis fósseis, óleos bunker e diesel, majoritariamente utilizados na navegação mundial.

“Eita nós”, que surpreendente notícia!

O minério de ferro é uma commodity de baixo valor agregado. A Vale tornou sua exportação competitiva pela utilização de embarcações de grande porte; ou seja, a entrada do etanol nesse escopo deve ter sido considerada parte indissolúvel (embora solúvel) dessa estratégia.

Considerando a agressividade comercial e o planejamento estratégico do governo chinês em nível global, esse sistema de propulsão pode ganhar escala mundial, incorporado a novas embarcações de longo curso e, quem sabe, à adaptação das existentes, trazendo um resultado mais rápido e eficiente ao esforço de redução de emissão de GEE.

O ideal seria que estaleiros e empresas nacionais produzissem essas embarcações e, principalmente, esses sistemas de propulsão, mas isso envolve a superação de problemas um pouco mais complexos.

Afora isso, o etanol é inegavelmente um dos principais produtos do agronegócio brasileiro.

A difusão de seu uso tende a incrementar sua produção em outras partes do mundo.

Assim como no Brasil, a tendência é que haja reação negativa de grupos que são contra a expansão do agronegócio, sobretudo em países menos desenvolvidos, onde questões ideológicas e interesses externos prejudicam o desenvolvimento sustentado nacional.

Embora as intenções sejam, em tese, compreensíveis e, até, louváveis, a falta de noção de consequências mais amplas faz com que esse ativismo prejudique até seu propósito basilar.

O desenvolvimento tecnológico aliado ao bom senso é a principal estratégia para assegurar a longevidade da humanidade.

Partindo dessa premissa, é preciso que haja menos radicalismo ideológico e mais racionalismo pragmático e consensual, para assegurar que a sustentabilidade socioeconômica dos países seja efetiva, e não objeto de constantes conflitos, baseados em “achismos” em vez de dados concretos e bem equilibrados.

O uso do etanol é uma solução que merece ser cada vez melhor estudada e difundida. Assim como a indústria aeronáutica brasileira, o agronegócio é uma das “ilhas de excelência” do Brasil, constituindo um efetivo componente da estratégia de soberania tecnológica do Brasil. Só que as grandes nações não o são por contarem apenas com esse tipo de “ilha”. Considerando as dimensões territoriais do Brasil e a capacidade do povo brasileiro, quando a inteligência é estimulada, em vez de discursos ideológicos alienantes, preconceituosos e desagregadores, nosso país tem tudo para ser um “continente de excelência”!

Nesse sentido: vale investir no etanol!

Adilson Luiz Gonçalves escreve semanalmente para o Jornal BE News, com seus artigos publicados tradicionalmente na edição de sábado e domingo e, eventualmente, na de quarta-feira

O USO DO ETANOL É UMA SOLUÇÃO QUE MERECE SER CADA VEZ MELHOR ESTUDADA E DIFUNDIR. ASSIM COMO A INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA, O AGRONEGÓCIO É UMA DAS “ILHAS DE EXCELÊNCIA” DO BRASIL, CONSTITUINDO UM EFETIVO COMPONENTE DA ESTRATÉGIA DE SOBERANIA TECNOLÓGICA DO BRASIL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

POLÍTICA – “EU SEI QUE O POVO PRECISA DE MAIS”

Ao comentar massa salarial recorde e menor nível de inflação acumulada em quatro anos, Lula diz que ainda é pouco para a população

Do Estadão Conteúdo



Lula disse que, do ponto de vista de conquistas alcançadas, seu atual

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta terça-feira que, apesar dos números positivos ligados ao mercado de trabalho e à inflação, a pauta não é bem avaliada pela população.

Para o chefe do Executivo, isso ocorre porque, embora favoráveis, os dados ainda são vistos como pouco para o povo depois de dois

mandatos do petista que trouxeram essas benesses para os brasileiros.



Esta avaliação foi feita durante entrevista concedida ao podcast brasileiro Calma Urgente! ainda em Barcelona, em viagem para Europa. “Quem governa, tem de levar em conta a existência de um Poder Judiciário, a correlação de forças do Congresso Nacional, a capacidade de organização da sociedade para você construir as coisas”, citou.

Para o presidente, do ponto de vista de conquistas alcançadas, os atuais três anos e quatro meses da atual administração apresentaram um resultado muito maior do que os primeiro e segundo mandato. “A diferença é que naquele tempo era a primeira vez, tá? Então você não tinha nada. Agora, nós tivemos que reconquistar para fazer a mesma coisa, porque eles tinham destruído o que nós fizemos”, apontou.

Após citar várias áreas que, segundo o presidente, tiveram de ser reconstruídas, e ganhos para a população, como massa salarial recorde e inflação acumulada em quatro anos no menor nível, Lula concluiu: “Tudo isso, a gente percebe, não é sentido porque isso é pouco diante da necessidade do povo. Eu sei que o povo precisa mais. Eu sei que ele precisa ganhar mais.”

Fórum Social Mundial

Durante a entrevista, Lula da Silva avaliou que a esquerda cometeu erros no Fórum Social Mundial. “No encontro de Porto Alegre, a gente cometeu alguns erros com o Fórum Social Mundial. Primeiro, Porto Alegre deveria ter sido fixado como um lugar central para fazer aquilo, porque passou a ser uma coisa simbólica”, defendeu.

Segundo o chefe do Executivo, quando a sede passar por alterações, começa a ter problemas. Outro problema identificado por Lula é o de que o Fórum Social não tinha uma meta. “Eu lembro que a direção do Fórum ficou chateada comigo, porque eu disse que o Fórum parecia mais um shopping center”, recordou.

Para o presidente, eventos como este precisam ter sequência. “Você faz um fórum, você decide uma única coisa como meta para aquele ano, até o próximo fórum”, comparou. O chefe do Executivo acredita que, desta forma, há mais engajamento entre os participantes. “A gente tinha reunião, terminava o fórum, cada um voltava para seu mundo, no ano seguinte outra vez no fórum. Outra vez voltava, não fazia nada. Então fracassou”, alegou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - GALÍPOLO ISENTA CAMPOS NETO E ENFRENTA OFENSIVA POLÍTICA DO PT

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

A DECLARAÇÃO DE GALÍPOLO

O clima de “lua de mel” entre o Palácio do Planalto e o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, chegou ao fim de forma abrupta, dando lugar a uma crise política que remete aos piores dias da relação do governo com Roberto Campos Neto. A seis meses das eleições presidenciais — que colocam Luiz Inácio Lula da Silva e Flávio Bolsonaro (PL) em campos opostos —, a declaração de Galípolo isentando seu antecessor, Campos Neto, de responsabilidade no escândalo do Banco Master detonou uma ofensiva pública da ala política do PT.

O “TRAIADOR”

A estratégia do governo era clara: utilizar as investigações sobre o Banco Master como munição eleitoral para vincular a gestão de Campos Neto à herança do governo Jair Bolsonaro. Ao afirmar que as auditorias internas do BC não apontaram “culpa” do ex-presidente da autoridade monetária, Galípolo desidratou o discurso governista e foi prontamente carimbado com o rótulo de “traidor” pelo líder do PT na Câmara, Pedro Uczai (SC).

CCJ RETOMA VOTAÇÃO DO FIM DA JORNADA 6x1

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados retoma hoje, dia 22, a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que prevê o fim da jornada de trabalho na escala 6x1. A análise do texto, que estava prevista para a semana anterior, foi adiada após a concessão de um pedido de vista, o que obrigou o cumprimento de um prazo de duas sessões deliberativas antes de retornar à pauta. Para garantir a celeridade do processo, o presidente da Câmara, Hugo Motta, convocou uma sessão extraordinária na última sexta-feira, 17, contornando o feriado de Tiradentes e permitindo que o tema voltasse a debate nesta quarta-feira.

APROVAÇÃO ESPERADA

O deputado Hugo Motta tem sinalizado que existe uma forte convergência entre os parlamentares para a aprovação da medida, destacando que há uma clara vontade política para extinguir o modelo atual, que estabelece seis dias de trabalho para um de descanso. O avanço na CCJ representa apenas a primeira etapa formal da tramitação, que foca na admissibilidade da proposta. Caso seja aprovada, a matéria seguirá para uma comissão especial, onde o mérito da redução da jornada será discutido exaustivamente antes de ser submetido ao Plenário da Câmara.

DISPUTA ENTRE LEGISLATIVO E EXECUTIVO

A movimentação legislativa ocorre em meio a uma disputa de protagonismo entre o Congresso Nacional e o Poder Executivo. Paralelamente à PEC, o governo federal enviou na semana passada um projeto de lei que também propõe a redução da jornada de trabalho no país. Enquanto a PEC de iniciativa parlamentar busca uma alteração constitucional mais profunda, o projeto do governo tenta uma via infraconstitucional, refletindo o esforço do Planalto para pautar a agenda trabalhista e responder às pressões sociais por maior flexibilidade e bem-estar para o trabalhador brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

POLÍTICA – GOVERNO MUDA ESTRATÉGIA DE OLHO NA ELEIÇÃO

Planalto pretende usar o caso Master para assumir a ‘paternidade’ do combate à corrupção que atinge o “andar de cima”

Do Estadão Conteúdo



A intenção do governo, especialmente dentro do Ministério da Justiça de Wellington César Lima e Silva, é mostrar o esforço para combater fraudes

O ministro da Justiça, Wellington César Lima e Silva, convocou uma entrevista coletiva na semana passada, com a presença da cúpula da Polícia Federal para falar sobre a quarta fase da Operação Compliance Zero, que resultou na prisão do ex-presidente do Banco Regional de Brasília (BRB) Paulo Henrique Costa Lima. Na ocasião, ele afirmou que a entrevista foi uma solicitação da Secretaria de Comunicação Social (Secom) do

governo Lula.

Na prática, diante do prejuízo que escândalos de corrupção têm causado à candidatura de Luiz Inácio Lula da Silva a um novo mandato, a ordem no Palácio do Planalto e no PT é mostrar que o presidente tem feito tudo para combater fraudes. É nessa lista que se encaixa o escândalo do Banco Master, de Daniel Vercaro.

No momento em que as pesquisas de intenção de voto indicam uma disputa acirrada entre Lula e o senador Flávio Bolsonaro, pré-candidato do PL à Presidência, o governo bate na tecla de que as investigações de corrupção foram abertas por essa gestão, e não pelo ex- -presidente Jair Bolsonaro.



“A Secretaria de Comunicação é o órgão do governo que tem a sensibilidade de perceber a intensidade das demandas e sempre que fomos instados para prestar informações à imprensa, que desempenha um papel fundamental em nossa sociedade democrática, nós prestaremos essas informações nos limites daquilo que for possível”, afirmou o ministro da Justiça.

A estratégia traçada é para Lula assumir a paternidade do combate à corrupção que atinge o “andar de cima” ou, como diz o presidente, os “magnatas”. O discurso de “ricos contra pobres” ou “99% contra 1%” é um dos motes da campanha à reeleição.

Pesquisas qualitativas em poder do Planalto mostram que todos os recentes escândalos foram debitados na conta do governo federal, fato que causou impacto na popularidade do presidente.

Ovo da serpente

No mês passado, o próprio Lula deu a senha da reação ao sustentar que o escândalo do Master é o “ovo da serpente” de Bolsonaro e do ex-presidente do Banco Central Roberto Campos Neto. Ainda na semana passada, Lula admitiu ter pedido ao atual presidente do BC, Gabriel Galípolo, que tornasse pública a “origem” da fraude do Master, mostrando “quem é o artista principal e quem é o coadjuvante”.

Lima e Silva destacou na entrevista que a pasta comandada por ele não faria “espetacularização” nem ultrapassaria os limites legais na divulgação das informações.

A investigação que resultou na quarta fase da Operação Compliance Zero é sigilosa, mas o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça tornou pública a decisão que decretou a prisão de Paulo Henrique.

Em despacho anterior, porém, Mendonça havia assinalado que o teor da diligência deveria ser mantido sob sigilo pelos delegados do caso e compartimentado, sem o repasse de informações para os superiores hierárquicos.

O titular da Justiça argumentou que a ação da Polícia Federal faz parte de iniciativas do governo federal de combate a crimes financeiros e também escalou um secretário da pasta, Chico Lucas, secretário nacional de Segurança Pública, para defender as ações da administração Lula.

“Essa operação é dentro desse contexto e dentro dessa diretriz do presidente Lula, de atacar o andar de cima e os magnatas do crime com a independência necessária para a Polícia Federal atuar”, disse o secretário.

Sem socorro ao BRB

Pouco antes, no Planalto, o novo ministro da Secretaria de Relações Institucionais, José Guimarães, havia afirmado que o governo Lula não vai socorrer o BRB.

“Eu sou radicalmente contrário a socorrer o BRB. Quando vi a notícia (sobre a nova operação da PF), pensei: Será que prenderam o Ibaneis?”, fustigou ele, em café da manhã com jornalistas, numa referência ao ex-governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha. “Ao final, vamos saber quem são os responsáveis por tamanho mal feito, doa a quem doer”.

No Ministério da Justiça participaram da entrevista coletiva o diretor-executivo da PF, William Murad, e o diretor de Combate ao Crime Organizado, Dennis Calli. O diretor-geral da corporação, Andrei Rodrigues, está em viagem ao exterior.

Todos os presentes se limitaram a traçar um panorama geral da Compliance Zero e a citar dados da decisão da quarta fase da operação.

“Temos o levantamento do sigilo em relação a algumas partes das operações, mas nós temos limitações para entrar em detalhes específicos sobre isso. O foco foi a corrupção dos gestores e todo

o esquema de lavagem de dinheiro decorrente desses atos de corrupção. Esse é um ponto relevante que se conecta com a primeira fase e com todo o esquema criminoso”, afirmou Murad.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

POLÍTICA – INTERINO DO RJ BLOQUEIA VERBAS DE CIDADES

O repasse de R\$ 730 milhões a 16 municípios do interior do Estado teria sido autorizado por Cláudio Castro um dia antes de sua renúncia

Do Estadão Conteúdo



A assessoria do governador interino Ricardo Couto informou que os projetos apresentados serão analisados pelas instâncias técnicas do novo governo

O governador interino do Estado do Rio de Janeiro e presidente licenciado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, desembargador Ricardo Couto, bloqueou uma liberação milionária de recursos do Fundo Soberano para municípios fluminenses, que teria sido aprovada ao fim da gestão do ex-governador Cláudio Castro (PL-RJ).

Conforme noticiado pelo G1 e pelo telejornal RJTV2, da TV Globo, o repasse de R\$ 730 milhões a 16 municípios do interior do Estado, para obras de pavimentação e contenção de encostas, teria sido autorizado por Castro no último dia de governo, em março, às vésperas de anunciar sua renúncia.

“O governador interino Ricardo Couto afirma que não foi informado sobre o assunto à época e que, por ora, não haverá liberação de recursos do Fundo Soberano. Os projetos apresentados pelas áreas serão analisados pelas instâncias técnicas do novo governo”, respondeu a assessoria do governador interino, em nota.

O ex-governador Castro rebateu a notícia, afirmando que o comitê do Fundo Soberano aprovou o enquadramento em uma reunião ordinária, no que seria apenas uma primeira etapa de um longo processo de liberação de recursos para os projetos selecionados.

“Estão dizendo que eu ‘liberei R\$ 730 milhões’ e que esse valor foi cancelado depois. Isso não é verdade. Os recursos vêm do Fundo Soberano, foram analisados por reunião ordinária do comitê e seguem regras bem definidas. Não existe decisão isolada, nem improvisado”, afirmou Castro em publicação na tarde desta terça-feira, 21, em seu perfil em uma rede social.

Cortes e exonerações

Mais cedo, a atual gestão interina informou ter exonerado mais 94 servidores vinculados à área administrativa, elevando a 638 o total de exonerações formalizadas nas Secretarias de Governo e da Casa Civil. O governo interino estima que a economia anual acumulada apenas na Secretaria de Governo (Segov) seja de aproximadamente R\$ 30 milhões, sendo cerca de R\$ 8 milhões anuais poupados neste último corte.

“As medidas integram o conjunto de auditorias em andamento no governo do Estado, que prevê a revisão de estruturas administrativas e contratos, com foco no aprimoramento da gestão e no uso responsável dos recursos públicos”, informou a Segov, em nota divulgada hoje. A nova rodada de dispensas foi publicada em edição extraordinária do Diário Oficial da última segunda-feira, 20.

“A medida dá continuidade ao processo de revisão estrutural conduzido pela gestão do governador interino Ricardo Couto, com foco na racionalização de gastos e no aumento da eficiência da máquina pública”, justificou a secretaria. “Assim como nas etapas anteriores, o levantamento identificou

inconsistências funcionais nos casos analisados, como ausência de registro de acesso aos sistemas internos e inexistência de credenciamento institucional, o que motivou os desligamentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

POLÍTICA – PDT ACIONA STF PARA ANULAR ELEIÇÃO DE DOUGLAS RUAS NA ALERJ ***Da Agência Brasil***

O partido PDT ingressou com um pedido de liminar no Supremo Tribunal Federal (STF) para anular a eleição da presidência da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), que foi realizada na última sexta-feira (17).

Assinada pelo presidente nacional do partido, Carlos Lupi, a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) foi protocolada nesta segunda-feira (20).

O deputado estadual Douglas Ruas (PL) foi eleito presidente da Alerj, em meio a uma sessão com tentativas de obstrução. No plenário, dos 45 parlamentares presentes, 44 votaram a favor e houve uma abstenção.

Na ação, o PDT defende que a realização de novo pleito seja feito por voto secreto e não aberto, como ocorreu.

Além disso, o partido solicitou que seja declarada a “inconstitucionalidade definitiva da prática de voto nominal aberto para a eleição, bem como de qualquer ato normativo ou administrativo que a fundamente, por violação aos preceitos fundamentais da Constituição Federal, em especial os princípios republicanos, da separação de poderes, da moralidade, e da simetria federativa”.

“A condução ilegal do procedimento, em contexto de evidente instabilidade institucional, impediu que as deliberações se desenvolvessem em ambiente compatível com os postulados republicanos, especialmente aqueles relacionados à responsabilidade, à moralidade e à prevalência do interesse público sobre arranjos circunstanciais de poder”, acrescentou a petição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – SUPER TERMINAIS REFORÇA ESTRATÉGIA NO NORTE **COM INVESTIMENTO DE R\$ 400 MI**

Empresa participa da NN Logística, em Manaus, e aposta em expansão, energia limpa e novas operações portuárias na região

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A expectativa da Super Terminais é reduzir cerca de 17 mil toneladas de emissões de CO2 por ano, além de aumentar a previsibilidade energética e reduzir custos operacionais

A Super Terminais prevê investir cerca de R\$ 400 milhões em 2026, com foco na modernização de ativos, ampliação da capacidade operacional e adoção de tecnologias mais limpas. Entre as iniciativas estão a aquisição de novos guindastes e a eletrificação gradual da frota de caminhões.

Um dos principais projetos em andamento é a implantação da primeira usina de gás natural voltada a operações portuárias na Região Norte. Com investimento de R\$ 30 milhões, a estrutura fornecerá energia para dez guindastes elétricos, sendo que os três primeiros devem entrar em operação ainda este ano.



A expectativa é reduzir aproximadamente 17 mil toneladas de emissões de CO2 por ano, além de aumentar a previsibilidade energética e reduzir custos operacionais. “A iniciativa está alinhada às exigências de descarbonização do setor logístico e à busca por maior eficiência operacional”, explica o diretor-geral da companhia, Marcello Di Gregorio.

A Super Terminais também vai investir na implantação de um novo porto em Itacoatiara, voltado ao transbordo de grãos, com foco no atendimento à demanda do Arco Norte e no escoamento da produção agrícola. O movimento acompanha a expansão do Polo Industrial de Manaus, que registrou faturamento de R\$ 227,6 bilhões em 2025, segundo dados da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

“Com mais de 550 fábricas em operação e novos projetos em desenvolvimento, o polo industrial demanda soluções logísticas cada vez mais eficientes e sustentáveis, cenário que impulsiona os investimentos da empresa na região”, conclui Di Gregorio.

Feira

A empresa participará da feira NN Logística como expositor e patrocinador master, entre os dias 22 e 24 de abril, em Manaus. Durante o evento, realizado no centro de convenções Vasco Vasques, a empresa apresentará sua agenda de investimentos voltada à expansão da infraestrutura e ao fortalecimento da logística na Região Norte.

A NN Logística surgiu da fusão das feiras Navegistic Manaus e Navalshore Amazônia e, atualmente, é considerada a maior feira fluvial da América Latina.

A participação ocorre em um momento de crescimento operacional da companhia. Em 2025, a Super Terminais movimentou 300.723 TEU, alta de 13% em relação ao ano anterior, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários. No mesmo período, a movimentação total de cargas avançou 33,3%, passando de 1,8 milhão para 2,4 milhões de toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – ERRO EM DOCUMENTO DE EMBARQUE GERA CONDENAÇÃO DE R\$ 15 MIL A EMPRESAS

TJSC reformou sentença e responsabilizou prestadoras de serviço por espera de mais de um ano em mudança vinda da Itália

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebene.com.br

A 3ª Câmara Comercial do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) condenou duas empresas de logística e agenciamento a pagar R\$ 15 mil por danos morais a uma moradora de Timbó (SC). A consumidora aguardou mais de um ano para receber seus pertences após uma mudança iniciada na Itália. No caso, a mulher contratou o transporte de seus bens de Gênova com destino ao Vale do Itajaí, em Santa Catarina.

No entanto, depois que o navio chegou ao Brasil, a carga ficou retida no porto por causa de um erro no preenchimento do conhecimento de embarque, documento que registra as informações do destinatário da mercadoria. As empresas tentaram transferir a responsabilidade à cliente, ao afirmar que ela se recusou a pagar taxas de sobre-estadia e armazenagem portuária.

A versão das prestadoras de serviço não se sustentou na segunda instância. Um ofício da transportadora marítima internacional demonstrou que as informações do consignatário foram enviadas de forma incorreta pelas empresas contratadas e que, mesmo alertadas sobre o equívoco, elas se recusaram a assinar os documentos necessários para a correção dos dados.

O desembargador relator concluiu ainda que a origem de todo o problema foi exclusivamente das rés. Para o colegiado, aguardar mais de 12 meses pelo acesso a bens de uso pessoal “vai além do mero dissabor e configura dano moral passível de compensação”.

A mudança foi entregue em abril de 2025, já durante o trâmite processual, o que encerrou o pedido de obrigação de fazer. A indenização, porém, foi mantida. Além dos R\$ 15 mil, as empresas foram condenadas ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – WILSON SONS TESTA BIOCOMBUSTÍVEL EM REBOCADORES NO PORTO DO AÇU

Testes com biodiesel “drop-in” avaliam desempenho operacional e potencial de reduzir em até 99% as emissões no apoio portuário

Da Redação redacao.jornal@redenews.com.br



A iniciativa da Wilson Sons integra uma agenda mais ampla de descarbonização no setor de apoio portuário, especialmente em atividades como manobras e atracação de navios

A Wilson Sons iniciou testes operacionais com biocombustível em rebocadores no Porto do Açu, no norte do Rio de Janeiro, em uma iniciativa voltada à redução de emissões no transporte marítimo. A operação ocorre no terminal de embarque de minério de ferro da

Ferroport e utiliza o combustível Be8 BeVant no rebocador WS Rosalvo.

O projeto tem como foco avaliar a viabilidade técnica do uso do biocombustível em operações portuárias de alta exigência, com a expectativa de reduzir em até 99% as emissões de dióxido de carbono (CO₂) em comparação ao óleo diesel marítimo tradicional. A iniciativa integra uma agenda mais ampla de descarbonização no setor de apoio portuário, especialmente em atividades como manobras e atracação de navios.

Durante a fase de testes, o rebocador será monitorado por sistemas de telemetria, que irão registrar dados operacionais em tempo real, incluindo consumo de combustível, desempenho dos motores, estabilidade da operação, durabilidade dos componentes e níveis de emissões. As informações serão consolidadas em um relatório técnico, que servirá de base para validação do combustível e posterior submissão a processos de certificação internacional.

O biocombustível utilizado nos testes foi desenvolvido pela Be8 e é classificado como um biodiesel do tipo “drop-in”. Isso significa que pode ser utilizado diretamente nos motores das embarcações, sem necessidade de adaptações na infraestrutura existente, característica considerada relevante para facilitar a adoção em larga escala no setor marítimo.

Produzido na planta industrial da empresa em Passo Fundo (RS), o Be8 BeVant é obtido a partir de matérias-primas como óleo de soja, gordura animal e óleo de cozinha usado (UCO). A proposta é oferecer um combustível com desempenho técnico semelhante ao diesel convencional, mas com menor impacto ambiental ao longo do ciclo de vida.

Segundo o gerente de Sustentabilidade da Ferroport, Edenilson Sanches, o teste tem potencial de gerar impactos além da operação direta dos rebocadores, ao contribuir para a redução das emissões

indiretas associadas às atividades portuárias e à cadeia logística do minério de ferro, incluindo operações vinculadas à Anglo American.

Na avaliação do diretor-executivo de Rebocadores da Wilson Sons, Márcio Castro, a iniciativa reforça o papel de parcerias estratégicas na implementação de soluções voltadas à sustentabilidade no setor marítimo, ao mesmo tempo em que mantém os padrões operacionais de segurança e eficiência exigidos nas atividades portuárias.

O desenvolvimento do Be8 BeVant levou cerca de três anos e envolveu etapas distintas de pesquisa, incluindo aproximadamente dois anos dedicados à formulação química do produto e um ano adicional de testes em banco de provas. Esse processo contou com a participação de parceiros industriais, com foco na validação do desempenho do combustível em condições controladas antes da aplicação em campo.

De acordo com o diretor de Transição Energética da Be8, Camilo Adas, o objetivo foi desenvolver um combustível que pudesse ser utilizado de forma integral, sem mistura com diesel fóssil e sem necessidade de alterações na cadeia logística ou nos equipamentos, o que exigiu sucessivos ciclos de testes, ajustes de formulação e validação técnica.

Outras iniciativas

A Wilson Sons já vinha realizando iniciativas semelhantes no Porto do Açú. Em 2025, a companhia conduziu testes com HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), conhecido como diesel renovável, em parceria com a Vast Infraestrutura. Na ocasião, o combustível foi utilizado como alternativa ao diesel marítimo em rebocadores que operam no mesmo complexo portuário.

Os testes atuais com o Be8 BeVant ampliam esse histórico de experimentação com combustíveis de menor emissão no setor marítimo brasileiro, especialmente em operações de apoio portuário, que demandam alto nível de confiabilidade e disponibilidade das embarcações.

Apesar dos avanços técnicos, a adoção de biocombustíveis em larga escala ainda enfrenta desafios relacionados à consolidação de mercado, disponibilidade de oferta e adaptação gradual de cadeias produtivas historicamente estruturadas em torno de combustíveis fósseis, fator que influencia o ritmo de incorporação dessas alternativas no transporte marítimo.

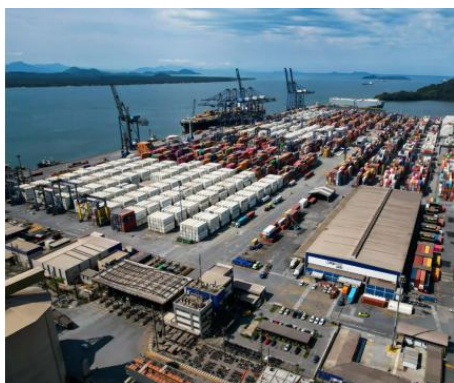
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

TRANSPORTES - PORTOS – TCP REGISTRA ALTA DE 8% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Crescimento é puxado por exportações de carnes e avanço na movimentação de contêineres refrigerados

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



No comparativo entre o primeiro trimestre de 2026 e o do ano anterior, as exportações realizadas pela TCP passaram de 1,885 mil toneladas para 2,096 mil toneladas, alta de 11%

A movimentação de cargas na TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), somou 2,991 milhões de toneladas no primeiro trimestre deste ano, resultado 8% superior às 2,658 milhões de toneladas de 2025. O volume considera apenas a movimentação de cargas, sem considerar o peso dos contêineres.

No comparativo entre o primeiro trimestre dos dois anos, as exportações passaram de 1,885 mil toneladas para 2,096 mil toneladas, alta de 11%. Os segmentos comerciais que se destacaram foram o de carnes e congelados, que cresceu 15%, superando a marca de 903 mil toneladas para 1,040



milhão de toneladas embarcadas; de madeira, que se manteve estável e exportou 347 mil toneladas; e de papel e celulose, que saltou 16%, subindo de 238 mil toneladas para 275 mil toneladas.

As exportações de carne de frango avançaram de 563 mil toneladas para 649 mil toneladas, 15% a mais do que no ano anterior. Os dados, disponibilizados pelo Ministério do Desenvolvimento, Comércio e Serviços (Mdic) e compilados pela equipe de inteligência de mercado da TCP, apontam que a participação de mercado do Terminal nos embarques do produto passou de 45% para 49%. Os principais destinos do produto neste ano foram China (10%), Emirados Árabes Unidos (10%) e África do Sul (10%), semelhante à performance de 2025.

Já as exportações de carne bovina passaram de 182 mil toneladas para 209 mil toneladas, performance 15% superior ao primeiro trimestre de 2025, enquanto a participação de mercado nos embarques se manteve estável em 27% nos dois períodos analisados. Em 2025, os três principais compradores do produto exportado pela TCP foram China (48%), Estados Unidos (10%) e Hong Kong (4%). Em 2026, China (43%) e Estados Unidos (11%) seguem como os principais destinos, e Rússia (8%) tornou-se o terceiro maior importador.

“A TCP é o terminal portuário com a maior capacidade para armazenagem de contêineres refrigerados do país, com 5.280 tomadas, destacando-se como o principal parceiro para as indústrias exportadoras de carnes e congelados do país. Com 23 escalas semanais regulares, o Terminal também é o maior concentrador de serviços marítimos do Brasil, fator que traz maior flexibilidade e opções de embarque para os exportadores”, comenta Rafael Stein, superintendente institucional e jurídico da TCP.

Nas importações, o aumento foi de 2% no primeiro trimestre, subindo de 800 mil toneladas para 816 mil toneladas. Os destaques foram para os segmentos automotivo, que majoritariamente abastece as indústrias localizadas na região metropolitana de Curitiba, e registraram 131 mil toneladas desembarcadas; de produtos químicos, com 130 mil toneladas; e de eletrônicos e de maquinários, que importou 73 mil toneladas.

Novo recorde

Entre janeiro e março de 2026, a TCP movimentou o equivalente a 411 mil contêineres de 20 pés (TEU), volume 3% superior ao registrado no mesmo período de 2025 e que configura um novo recorde para as operações no período.

Considerando apenas a movimentação de contêineres cheios, as exportações cresceram 10% e atingiram a marca de 154 mil TEU embarcados, resultado 10% acima dos 141 mil TEU exportados no ano anterior. Já as importações se mantiveram estáveis, com um volume acumulado de 83 mil TEU entre janeiro e março deste ano.

Acompanhando a performance das exportações, a movimentação de contêineres refrigerados (reefer), como os utilizados para transportar carnes e congelados, chegou a 39.252 unidades, ultrapassando em 10% a máxima de 2025, que foi de 35.809.

O número de contêineres que passaram pelas vias de acesso rodoviário ao pátio de operações (transações) também teve um novo recorde, com 162 mil unidades movimentadas. Já o número de atracções foi de 244 navios.

No modal ferroviário, que acessa o pátio de operações e conecta o terminal aos ramais de Ortigueira, Cambé, e Cascavel, nas regiões Norte e Oeste do estado, a TCP registrou a movimentação de pouco mais de 26 mil contêineres, resultado estável quando comparada ao primeiro trimestre do ano anterior.

A expectativa é que a movimentação na ferrovia aumente até o final do ano com a conclusão das obras de construção de uma terceira linha férrea e de uma nova área de manobras dentro do pátio de operações do terminal. O projeto, viabilizado em parceria com Brado Logística, prevê a instalação de 757 metros adicionais de ferrovia e um aumento de aproximadamente 20% na capacidade do modal, que é estratégico para as indústrias exportadoras de carnes de frango e de papel e celulose do Paraná.



Hoje, a TCP opera com duas linhas: enquanto um trem chega ao pátio de operações, o outro deixa a área, permitindo a operação de carga e descarga de 41 contêineres por vez. Com a nova linha e a área de manobras, dois trens poderão operar simultaneamente, enquanto um terceiro realiza a saída, podendo dobrar o volume recebido por encoste para até 82 unidades.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – BNDES APROVA R\$ 140 MILHÕES PARA CORREDOR VERDE E FROTA A BIOMETANO EM SP

Projeto inclui postos de abastecimento e aquisição de caminhões, com foco na descarbonização do transporte rodoviário

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento no valor total de R\$ 140 milhões para apoiar o plano de investimento da TransJordano Ltda, contemplando a implantação de um corredor verde em São Paulo e na modernização da frota da operadora logística.

O total financiado pelo BNDES, de R\$ 140 milhões, representa 92% do valor do projeto, sendo R\$ 98 milhões provenientes do Fundo Clima e R\$ 42 milhões do BNDES Máquinas e Serviços. Com esses recursos, a TransJordano Ltda vai implantar um corredor verde no estado de São Paulo, compreendendo a construção de três postos de abastecimento de biometano em Sumaré, Cubatão e Ribeirão Preto (SP), a aquisição de 100 veículos pesados movidos a biometano e a aquisição de equipamentos destinados ao aumento da autonomia dos tanques de armazenamento de biometano, chamados de “mochilões”.

Os postos poderão abastecer com biometano caminhões de outras transportadoras, favorecendo a transição energética do setor na região. O fornecimento de biometano será realizado pela empresa Ultragas.

“O projeto aprovado pelo BNDES integra a política de transição energética do governo do presidente Lula, que busca oferecer soluções sustentáveis inclusive para a logística de transporte de cargas no Brasil. Com este projeto, desenvolvido em São Paulo, teremos uma redução na emissão de 6,5 toneladas de CO2 equivalentes já no primeiro ano de operação apenas com a frota abastecida com biometano. Além de ampliar a competitividade da empresa, o projeto poderá beneficiar outros transportadores com o abastecimento desse biocombustível”, explica o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

“A aprovação deste projeto representa um marco na nossa jornada de transformação. Estamos falando de um investimento que vai além da operação — é um compromisso real com a descarbonização do transporte rodoviário e com o futuro do país. Nosso objetivo é mostrar que é possível crescer com responsabilidade, inovando e reduzindo impactos ambientais de forma concreta”, explica o presidente da TransJordano, João Bessa.

“A aprovação deste crédito histórico é um marco para a descarbonização da logística nacional e comprova a viabilidade de soluções sustentáveis em larga escala. Estarmos lado a lado com a TransJordano nesta jornada reflete o nosso compromisso em atuar não apenas como fornecedores de biometano, mas como parceiros de negócios que apoiam e viabilizam a transição energética de ponta a ponta para os nossos clientes”, destaca Erik Trencht, diretor de gases renováveis da Ultragas.

TransJordano

Fundado em 1998 e sediado em Paulínia (SP), o Grupo TransJordano atua preponderantemente no transporte rodoviário de cargas sensíveis, como combustíveis e derivados de produtos químicos. Também atua no transporte de granéis sólidos, madeira e carga geral. Conta com estrutura formada por mais de 1.000 colaboradores e uma frota de mais de 1.500 placas, operando em todo o Brasil.



Ultragaz

Ao longo de mais de 88 anos, a Ultragaz atua com soluções em energia para empresas e casas. Hoje atende a mais de 11 milhões de famílias, 57 mil empresas, em 22 estados e no Distrito Federal, por meio de mais de 6 mil revendas e 39 bases operacionais.

A companhia faz parte da holding Ultrapar, um dos maiores conglomerados empresariais brasileiros, com atuação na distribuição de combustíveis (Ipiranga), no segmento de armazenagem para grãos líquidos (Ultracargo) e soluções logísticas integradas (Hidrovias).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – FRETE RODOVIÁRIO SOBE EM MARÇO E SE APROXIMA DE R\$ 8 POR KM NO BRASIL

Segundo levantamento, alta é puxada por diesel mais caro, safra aquecida e mudanças regulatórias no transporte de cargas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O custo do transporte rodoviário de cargas voltou a subir em março e se aproximou da marca de R\$ 8 por quilômetro rodado no país. Levantamento do Índice de Frete Rodoviário da Edenred (IFR), com base em dados da plataforma Repom, aponta que o valor médio atingiu R\$ 7,99 no período, avanço de 3,36% em relação a fevereiro, quando o frete estava em R\$ 7,73.

A elevação ocorre em um contexto de pressão sobre os combustíveis, especialmente o diesel, cujo preço segue influenciado pelo cenário internacional de petróleo. As tensões no Oriente Médio continuam afetando o equilíbrio global de oferta e demanda, com reflexos diretos nos custos do transporte no Brasil.

No mercado doméstico, o escoamento da safra agrícola também contribuiu para sustentar a alta. A movimentação de grãos mantém elevada a demanda por transporte rodoviário, em linha com as estimativas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), que projeta a safra 2025/26 em 353,4 milhões de toneladas, volume ligeiramente superior ao ciclo anterior e potencialmente recorde.

O ambiente regulatório também passou por mudanças no período. Em março, entraram em vigor novas exigências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), incluindo a obrigatoriedade da emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) em todas as operações, além da intensificação da fiscalização sobre o cumprimento do piso mínimo do frete, com previsão de multas em caso de descumprimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – DELTA TECHOPS E LATAM AMPLIAM PARCERIA PARA MANUTENÇÃO DE AERONAVES A320

Acordo integra operação de São Carlos à rede global da Delta e mira demanda crescente por serviços de reparo no mercado de MRO

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A ampliação da capacidade de manutenção de aeronaves da família A320 ganhou um novo capítulo com o acordo firmado entre a Delta TechOps e a Latam Airlines Brasil. A parceria prevê a oferta conjunta de serviços de reparo de componentes, em um modelo voltado tanto para atender as frotas das próprias companhias quanto à demanda crescente de terceiros no mercado global de MRO (manutenção, reparo e revisão).



Enquanto a Delta TechOps aporta seus padrões de engenharia, certificação e controle de qualidade, a Latam Airlines Brasil contribui com infraestrutura e capacidade operacional

Pelo arranjo estabelecido, a Delta TechOps concentrará a interface comercial com os clientes, funcionando como ponto único de acesso para um portfólio inicial de serviços dedicados à família A320. A execução dos reparos contará com a estrutura da unidade da Latam em São Carlos, no interior de São Paulo, que passará a integrar a rede global de

manutenção da Delta, com previsão de expansão gradual das atividades ao longo do tempo.

A estratégia combina as capacidades técnicas das duas empresas. Enquanto a Delta aporta seus padrões de engenharia, certificação e controle de qualidade, a Latam contribui com infraestrutura e capacidade operacional, ampliando a oferta de serviços em um momento de forte crescimento da frota global de aeronaves de corredor único.

“Expandir nossa relação comercial com a Latam Brasil nos permite aproveitar nossas forças complementares e ampliar as soluções de manutenção disponíveis para clientes globais”, afirmou Alain Bellemare, presidente internacional da Delta Air Lines e chairman da Delta TechOps. “Com o crescimento acelerado das frotas em todo o setor, a TechOps está comprometida em atender à demanda por reparos de alta qualidade de forma responsável, incluindo parcerias que mantenham nossos rigorosos padrões e entreguem valor de longo prazo.”

A cooperação entre as empresas já vinha sendo construída ao longo dos últimos anos, com a Delta TechOps prestando suporte ao grupo Latam em serviços relacionados a motores e componentes. O novo acordo amplia esse escopo e aprofunda a integração técnica, avançando além das frentes comerciais já estabelecidas entre as companhias.

“Este acordo com a Delta marca um passo importante para fortalecer as capacidades de manutenção da Latam Airlines Brasil e ampliar o papel da nossa unidade de São Carlos como um centro de referência em MRO na América Latina”, afirmou Jerome Cadier. “Reforça nossa ambição de consolidar a região como um polo estratégico de manutenção aeronáutica, expertise em engenharia e inovação.”

Demandas

Com mais de 12 mil aeronaves em operação no mundo, a família Airbus A320 concentra uma das maiores demandas por serviços de manutenção no segmento de aviação comercial. A Delta utiliza modelos A319, A320 e A321 em rotas domésticas e internacionais de curta distância, enquanto a Latam opera uma das maiores frotas desse tipo na América Latina, com alto nível de especialização técnica acumulado ao longo dos anos.

A unidade de São Carlos, que dará suporte às operações, foi inaugurada em 2001 e ocupa uma área de aproximadamente 95 mil metros quadrados. O complexo reúne nove hangares e 22 oficinas especializadas, com capacidade para atender simultaneamente até 16 aeronaves, além de contar com cerca de 2.400 profissionais.

Certificada por autoridades internacionais como EASA, FAA e DGAC, a instalação também vem ampliando sua atuação no atendimento a clientes terceiros, acompanhando a expansão do mercado global de manutenção aeronáutica. Nos últimos anos, o centro passou a incorporar iniciativas voltadas à digitalização de processos, ganho de eficiência operacional e redução de emissões nas atividades de manutenção.

O acordo firmado entre as empresas ainda depende de aprovação regulatória no Brasil. Caso autorizado, a implementação terá início previsto para o segundo trimestre de 2026, com a

transferência gradual de parte dos componentes da frota A320 da Delta para reparo na unidade da Latam em São Carlos.

Fonte: *BE NEWS – BRASIL EXPORT*

Data: 22/04/2026

ENERGIA – ITAIPU TESTA GERAÇÃO SOLAR PARA AMPLIAR CAPACIDADE

Experimento com painéis flutuantes analisa desempenho da tecnologia, interação com o ambiente e potencial de expansão da produção elétrica da usina

Do Estádio Conteúdo



A planta solar de Itaipu tem capacidade de gerar 1 megawatt-pico (MWp), sendo destinada apenas ao consumo interno, sem comercialização ou ligação direta com a rede hidrelétrica

O reservatório de água da usina de Itaipu, na fronteira do Brasil com o Paraguai, na Região Sul do país, possui cerca de 1,3 mil quilômetros quadrados (km²) de perímetro, com quase 170 km de extensão e largura média de 7 km.

Toda a capacidade hidrelétrica contida na área inundada do Rio Paraná, que move turbinas que geram até 14 mil megawatts (MW), também pode ser aproveitada para gerar eletricidade a partir de painéis solares instalados sobre o espelho d'água. Esse é o experimento estudado por técnicos brasileiros e paraguaios desde o fim do ano passado.

Foram instalados 1.584 painéis fotovoltaicos em uma área de menos de 10 mil metros quadrados (m²) sobre o lago, a cerca de 15 metros da margem no lado paraguaio, com profundidade de aproximadamente 7 metros.

A planta solar de Itaipu tem capacidade de gerar 1 megawatt-pico (MWp), equivalente ao consumo de 650 casas, sendo destinada apenas ao consumo interno, sem comercialização ou ligação direta com a rede hidrelétrica.

Na prática, o objetivo da “ilha solar” é funcionar como laboratório para futuras aplicações comerciais. Engenheiros analisam a interação das placas com o ambiente, impactos em peixes e algas, temperatura da água, influência dos ventos e a estabilidade da estrutura.

A ideia, no futuro, é expandir a geração por essa via, o que exigirá atualização do Tratado de Itaipu, assinado em 1973 entre Brasil e Paraguai.

“Se falarmos em um potencial bem teórico, uma área de 10% do reservatório, coberta com placas solares, seria o mesmo que outra usina de Itaipu, em termos de capacidade de geração. Claro que isso não está nos planos, pois seria uma área muito grande e depende ainda de muitos estudos, mas mostra o potencial dessa pesquisa”, apontou o superintendente de Energias Renováveis da Itaipu Binacional, Rogério Meneghetti.

Estimativas indicam que seriam necessários pelo menos quatro anos para atingir uma geração solar de 3 mil megawatts. O investimento é de US\$ 854,5 mil (cerca de R\$ 4,3 milhões). As obras foram executadas por um consórcio formado pelas empresas Sunlution e Luxacril.

Uma usina, muitas fontes

A diversificação de fontes na Itaipu Binacional inclui projetos com hidrogênio verde e baterias, desenvolvidos no Itaipu Parquetec, ecossistema de inovação criado em 2003 em Foz do Iguaçu (PR), com participação de universidades e empresas.



No local funciona o Centro Avançado de Tecnologia de Hidrogênio, que desenvolve o hidrogênio verde, obtido sem emissão de gás carbônico (CO₂). A técnica utilizada é a eletrólise da água, que separa seus elementos por meio de processos químicos automatizados.

O hidrogênio verde pode ser usado na indústria e como combustível para energia e transporte. Em Itaipu, a planta funciona como plataforma para projetos-piloto.

“Nós somos uma plataforma tecnológica, então trabalhamos para atender, por exemplo, projetos de pesquisa [científica] ou projetos para indústria nacional. Existem algumas empresas nacionais que estão fazendo seus desenvolvimentos de carreta [movida] a hidrogênio, de ônibus a hidrogênio, por exemplo. Aqui é o lugar para testar e validar esses projetos”, explica Daniel Cantani, gerente do Centro de Tecnologia de Hidrogênio do Itaipu Parquetec.

Uma dessas iniciativas foi apresentada na COP30, em Belém, com a entrega de um barco movido a hidrogênio para coleta seletiva em comunidades ribeirinhas.

Outro destaque é o centro de gestão energética, voltado ao desenvolvimento e reaproveitamento de baterias para armazenamento de energia em sistemas estacionários.

Biogás e SAF

A Itaipu também investe na geração de biogás a partir de resíduos orgânicos de restaurantes da usina e materiais apreendidos em fiscalizações de fronteira.

Esses resíduos são transformados em biogás e biometano. A Agência Brasil acompanhou a reinauguração da Unidade de Demonstração de Biocombustíveis, gerida pelo Centro Internacional de Energias Renováveis (CIBiogás).

Por meio de biodigestão, resíduos são convertidos em combustível capaz de abastecer veículos da usina. Em quase nove anos, mais de 720 toneladas de resíduos geraram biometano suficiente para percorrer cerca de 480 mil quilômetros.

A planta também desenvolve o bio-synchrude, óleo sintético usado na produção de SAF (Combustível Sustentável de Aviação).

“Eu acredito que nos próximos 10 anos, nós vamos ver muito sobre os combustíveis avançados. Vamos ouvir muito sobre o hidrogênio, sobre o SAF, inclusive por conta da lei de combustíveis futuro, que vem aí com mandato. Biometano e SAF são os assuntos do momento”, destaca Daiana Gotardo, diretora técnica do CIBiogás.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

MINERAÇÃO – SERRA VERDE FECHA FUSÃO E GARANTE DEMANDA DE 15 ANOS PARA TERRAS RARAS

Contrato com SPE apoiada por agências dos Estados Unidos assegura compra integral da produção inicial e preços mínimos para minerais críticos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Serra Verde Pesquisa e Mineração anunciou um pacote de acordos que combina integração internacional, garantia de demanda e financiamento para ampliar sua operação em Goiás, em um movimento que reposiciona o Brasil na cadeia global de terras raras. A empresa firmou um acordo de combinação de negócios com a USA Rare Earth e, simultaneamente, fechou um contrato de fornecimento de 15 anos com uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) apoiada por agências do governo dos Estados Unidos e investidores privados, que comprará toda a produção inicial da mina Pela Ema, em Minaçu.



O contrato de fornecimento de longo prazo estabelece a venda integral da produção da Fase I da mina de Pela Ema à SPE, com preços mínimos garantidos para disprosio e térbio

A fusão dará origem a uma companhia multinacional com presença em quatro países — Brasil, Estados Unidos, França e Reino Unido — e atuação em todas as etapas da cadeia produtiva, da extração à fabricação de ímãs permanentes. A operação brasileira será responsável pela etapa inicial de produção, enquanto os ativos industriais da empresa norte-americana incluem unidades de processamento, metalização e fabricação, como a Less Common Metals, no Reino Unido, a planta de ímãs em Stillwater, no estado de

Oklahoma, e o depósito Round Top, no Texas.

A estrutura operacional no Brasil será mantida. O atual presidente da Serra Verde, Ricardo Grossi, seguirá à frente das atividades no país e também assumirá a função de diretor de operações do grupo combinado. Já a liderança global da nova companhia contará com a participação de executivos ligados ao atual grupo Serra Verde, incluindo Thras Moraitis, que passará a presidir o conselho.

O contrato de fornecimento de longo prazo estabelece a venda integral da produção da Fase I da mina de Pela Ema à SPE, com preços mínimos garantidos para disprosio e térbio, considerados elementos críticos para a produção de ímãs permanentes de alto desempenho. O modelo prevê ainda compartilhamento de ganhos em cenários de valorização dos preços no mercado internacional.

Esse mecanismo busca enfrentar um dos principais entraves do setor: a volatilidade e a baixa transparência na formação de preços, historicamente influenciada pela concentração da produção global na Ásia. Com a definição de um piso, a empresa passa a contar com maior previsibilidade de receitas, condição apontada como essencial para viabilizar investimentos em novas operações fora desse eixo.

Segundo a companhia, o acordo permitirá sustentar o processo de otimização da planta em Minaçu, além de apoiar a expansão da capacidade produtiva e garantir estabilidade econômica para a operação, com impactos diretos sobre geração de empregos e arrecadação na região.

Início

A unidade da Serra Verde iniciou produção comercial no início de 2024 e ainda está em fase de ramp-up. O projeto utiliza um depósito de argila iônica, cuja geologia permite a extração sem etapas como britagem e moagem fina, reduzindo a necessidade de processos mais intensivos. O material extraído é convertido em Carbonato Misto de Terras Raras, com presença relevante de disprosio e térbio, além de neodímio e praseodímio.

A operação também adota características operacionais voltadas à redução de impactos ambientais, como a ausência de rejeitos úmidos e o uso de eletricidade proveniente de fontes renováveis, além de biocombustíveis. A unidade emprega mais de 350 trabalhadores, com predominância de mão de obra local e participação feminina superior a 30%.

A meta da primeira fase do projeto é atingir produção anual de 6.400 toneladas de óxidos de terras raras equivalentes até o final de 2027. Estudos em andamento avaliam a implementação de uma segunda fase, que poderá ampliar essa capacidade e dobrar a produção até o fim da década.

O pacote de medidas inclui ainda um financiamento de US\$ 565 milhões concedido pela Corporação Internacional de Desenvolvimento dos Estados Unidos, que substitui linhas anteriores em condições consideradas mais favoráveis. Os recursos serão destinados à ampliação da capacidade produtiva, melhorias operacionais e adaptação do produto para atender mercados estratégicos, como defesa, semicondutores, centros de dados, veículos elétricos, energia eólica e indústria aeroespacial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

BRASIL EXPORT - SP SEDIA EVENTO PARA FORTALECER RELAÇÕES ECONÔMICAS ENTRE BRASIL E JAPÃO

Meeting Brasil-Japão reúne setor público e privado para debater parcerias, exportações e investimentos

Da redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

Representantes do setor público e da iniciativa privada se reúnem nesta quinta-feira (23), em São Paulo, para discutir caminhos de ampliação das relações econômicas entre Brasil e Japão. O Meeting Brasil-Japão coloca na agenda temas como investimentos em infraestrutura, expansão do comércio bilateral e novas oportunidades de negócios entre os dois países.

O encontro será realizado no auditório da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, no Jaguaré, e integra uma agenda de articulação institucional voltada ao fortalecimento de parcerias estratégicas. A iniciativa também marca os 131 anos de relações diplomáticas entre Brasil e Japão.

A abertura contará com a participação do secretário de Desenvolvimento Econômico paulista, Jorge Lima; do CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião; e da cônsul-geral do Japão em São Paulo, Yoriko Suzuki. Também são aguardados o governador Tarcísio de Freitas e o vice-governador Felício Ramuth.

PROGRAMAÇÃO MEETING BRASIL-JAPÃO

14h30 Recepção e boas-vindas

15h00 Solenidade de abertura

Jorge Lima, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo; Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Yoriko Suzuki, Cônsul-Geral do Japão em São Paulo

Felício Ramuth, Vice-governador do Estado de São Paulo (a confirmar)

Tarcísio de Freitas, Governador do Estado de São Paulo (a confirmar)

16h30 Apresentação: Evandro Maggio, Presidente da Toyota do Brasil

17h00 Apresentação: Antonio Carlos Sepúlveda, CEO da Santos Brasil

17h30 Apresentação: Mansueto Almeida, economista e ex-secretário do Tesouro Nacional do Brasil

18h00 Coquetel de encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

BRASIL EXPORT - RIO DE JANEIRO RECEBE FÓRUM PARA DEBATER PORTOS, ENERGIA E LOGÍSTICA

Rio de Janeiro Export reúne autoridades e empresas nos dias 27 e 28 para discutir investimentos, integração modal e desafios da infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A programação da edição deste ano do Fórum Rio de Janeiro Export será realizada nos próximos dias 27 e 28, no Pier Mauá, no Armazém 1 do Porto do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro receberá, nos dias 27 e 28 de abril, uma nova edição do Fórum Rio de Janeiro Export, encontro que reunirá representantes do poder público, executivos e especialistas para discutir temas ligados à

infraestrutura, com foco nos setores portuário, energético, logístico e de transportes. A programação será realizada no Píer Mauá, no Armazém 1 do Porto do Rio de Janeiro.

As atividades terão início no dia 27 com uma agenda técnica fora do local principal do evento. Pela manhã, parte dos participantes irá à Academia Transpetro, onde está prevista uma imersão voltada às operações do setor. A programação inclui recepção institucional, apresentação do simulador marítimo e hidroviário e interação com profissionais ligados à operação e à formação técnica na área.

No período da tarde, o fórum passa a concentrar debates em formato de painéis. Entre os temas previstos estão a indústria naval e a retomada da capacidade produtiva no país, o papel do Rio de Janeiro na segurança energética nacional e os investimentos no segmento offshore. Também estão programadas discussões sobre os desafios enfrentados por portos e terminais do estado, além de temas como diversificação da matriz de transportes, Economia Azul e desenvolvimento de negócios de baixo carbono.

O primeiro dia será encerrado com uma sessão solene com a participação de representantes institucionais e lideranças do setor. Estão previstas presenças como a de Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; do deputado federal Eduardo Pazuello, presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FREPEGEN); de Flávio Vieira, presidente da PortosRio; e de Sérgio Bacci, presidente da Transpetro.

A programação do dia 28 será voltada ao ambiente de negócios e às perspectivas para a infraestrutura no estado. As atividades começam com uma apresentação dedicada ao transporte aéreo, seguida de um painel sobre o cenário econômico fluminense, com participação de representantes de entidades empresariais e do poder público ligados à atração de investimentos e ao comércio exterior.

Na sequência, o fórum prevê debates sobre transporte ferroviário, integração entre modais logísticos e o papel da mineração na dinâmica econômica regional. A agenda inclui ainda uma palestra magna antes do encerramento das atividades.

A realização do evento ocorre em um momento de discussão sobre a ampliação de investimentos em infraestrutura e a necessidade de integração entre diferentes modais de transporte, especialmente em estados com forte presença portuária e relevância na cadeia energética, como o Rio de Janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - TECNOLOGIA DA USP É USADA PELA NASA PARA MONITORAR SONO EM MISSÃO LUNAR

Actígrafo desenvolvido no Brasil acompanha astronautas na Artemis II e coleta dados sobre impacto da ausência de ciclo natural de luz no organismo humano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Astronautas da missão Artemis: a ideia inicial era investigar padrões de sono em situações cotidianas, incluindo efeitos da luz artificial e das mudanças de rotina sobre o organismo

Uma tecnologia desenvolvida a partir de pesquisas da Universidade de São Paulo foi utilizada pela Nasa para monitorar o sono de astronautas na missão Artemis II, que sobrevoou a Lua por nove dias. O equipamento, um actígrafo produzido pela empresa brasileira Condor Instruments, foi selecionado após processo de avaliação conduzido pela agência espacial.

Usado no pulso, de forma semelhante a um relógio, o dispositivo registra continuamente dados de movimento corporal, exposição à luz e temperatura da pele. Essas informações permitem identificar padrões de sono e vigília, especialmente em ambientes onde não há referência natural de dia e noite, como no espaço.

“O nosso cérebro responde à rotação da Terra por meio do ciclo claro-escuro. Quando uma nave dessas está no espaço, não existe isso”, explica o professor Mario Pedrazzoli Neto, da Escola de Artes, Ciências e Humanidades (EACH/USP), especialista em cronobiologia e um dos responsáveis pelo desenvolvimento da tecnologia.

A escolha do equipamento brasileiro ocorreu em um contexto em que a Nasa buscava alternativas para substituir dispositivos anteriormente utilizados, que deixaram de ser produzidos. O modelo desenvolvido a partir das pesquisas da USP se destacou por reunir, em um único aparelho, diferentes sensores capazes de ampliar a precisão das análises sobre o comportamento do sono.

Inicialmente concebido como um monitor de atividade motora, o actígrafo evoluiu ao incorporar sensores de luz e temperatura, fatores diretamente relacionados ao funcionamento do relógio biológico humano. A integração desses dados permite compreender com maior profundidade como o organismo reage a variações ambientais.

O desenvolvimento da tecnologia teve origem em pesquisas acadêmicas conduzidas na EACH/USP e contou com financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), que apoiou tanto a criação dos protótipos quanto a estruturação da empresa responsável pela produção em escala. Após a fase de pesquisa, o equipamento foi aprimorado pela Condor Instruments até alcançar padrão industrial.

O uso do dispositivo na missão Artemis II está relacionado à necessidade de monitorar o descanso dos astronautas em um ambiente onde o ciclo natural de luz e escuridão é alterado pela dinâmica orbital. Nessas condições, o organismo pode sofrer desregulação do sono, o que impacta diretamente funções cognitivas e motoras.

“Se a pessoa ou o astronauta está privado de sono, a chance de ele cometer equívocos cognitivos e motores é muito maior”, afirma Pedrazzoli.

Os dados coletados pelo actígrafo contribuem para estudos sobre adaptação do corpo humano ao espaço e podem orientar ajustes em sistemas de iluminação e rotina dentro das naves, com o objetivo de melhorar as condições de descanso durante as missões.

Embora tenha ganhado projeção com o uso em ambiente espacial, o equipamento não foi desenvolvido originalmente para astronautas. A proposta inicial era investigar padrões de sono em situações cotidianas, incluindo os efeitos da luz artificial e das mudanças de rotina sobre o organismo.



Usado no pulso, de forma semelhante a um relógio, o actígrafo é um dispositivo que registra continuamente dados de movimento corporal, exposição à luz e temperatura da pele

Fins clínicos e científicos

Além das aplicações em missões espaciais, o actígrafo é utilizado em pesquisas clínicas e científicas na Terra, com potencial para auxiliar no estudo de distúrbios do sono, comportamento humano e saúde pública. Segundo os pesquisadores, o equipamento também tem sido empregado em análises sobre diferenças de sono entre populações, influência de fatores ambientais e relação entre ritmos biológicos e genética.

Os estudos em andamento preveem a ampliação do uso do dispositivo em grandes grupos populacionais, com o objetivo de estabelecer padrões médios de sono e apoiar o desenvolvimento de ferramentas para diagnóstico de alterações relacionadas ao descanso.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/04/2026

BRASIL EXPORT – PROGRAMAÇÃO RIO DE JANEIRO EXPORT

Programação Rio de Janeiro Export	
(sujeita a alterações)	
27 ABRIL SEGUNDA-FEIRA	CEO do Grupo Brasil Export; Eduardo Pazuello, Deputado Federal e Presidente da FREPPEGEN; Flávio Vieira, Presidente da PortosRio; Sérgio Bacci, Presidente da Transpetro; Demais autoridades a confirmar;
09h00	Embarque para visita técnica (participação limitada a 40 pessoas)
09h30	Chegada à Academia Transpetro
09h45	Recepção pelo Presidente da Transpetro, Sérgio Bacci
10h00	Visita ao Simulador Marítimo e Hidroviário da Academia Transpetro
11h30	Saída da Academia Transpetro
12h00	Almoço livre
14h00	Credenciamento e boas-vindas
14h30	Painel 1: Indústria naval: descomissionamento e a retomada da capacidade produtiva nacional
15h30	Painel 2: O papel do Rio de Janeiro na segurança energética nacional e os novos vetores de investimento no setor offshore brasileiro
16h30	Intervalo
17h00	Painel 3: Desafios e oportunidades para os portos e terminais do Rio de Janeiro
17h45	Painel 4: Diversificação da matriz de transportes, Economia Azul e os novos negócios de baixo carbono
18h30	Sessão solene com autoridades: Fabricio Julião,
28 ABRIL TERÇA-FEIRA	
08h30	Credenciamento e boas-vindas
09h00	Apresentação especial transporte aéreo
09h30	Rio de Janeiro em Foco Panorama sobre o ambiente de negócios no estado
	Célia Regina Gomes, Diretora da Associação Comercial do Rio de Janeiro; Claudia Januzzi, Coordenadora de Parcerias Estratégicas e Investimentos Internacionais na Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio de Janeiro; Rita Fernandes, Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro
10h45	Intervalo
11h00	Painel 5: Transporte ferroviário, integração modal e mineração
12h00	Palestra magna de encerramento
12h30	Encerramento do Rio de Janeiro Export

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/04/2026

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA - BRASIL APRESENTA POLÍTICAS PARA TV 3.0

Governo estuda distribuir kits de acesso para famílias de baixa renda. Projeto foi apresentado em feira mundial de inovação, nos EUA

Da Agência Brasil



O ministro das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho, afirmou que o governo estuda o uso de recursos do Edital 5G para a distribuição de kits de recepção da TV digital 3.0

Representantes do Ministério das Comunicações e da Empresa Brasil de Comunicação (EBC) participam até esta quarta-feira (22), em Las Vegas, nos Estados Unidos, da maior feira de tecnologia de mídia, audiovisual e radiodifusão do mundo.

O NAB Show, promovido pela associação de radiodifusores dos EUA, é a vitrine das principais inovações tecnológicas no setor.



Durante o evento, o ministro das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho, afirmou que o governo federal estuda o uso de recursos do Edital 5G para a distribuição de kits de recepção da TV digital 3.0 às famílias de baixa renda.

A verba diz respeito às contrapartidas de investimento estabelecidas para expansão de conectividade em rede exclusiva do Estado. Conforme Siqueira Filho, a iniciativa “não é apenas uma medida social de alta relevância, é também uma estratégia estruturante.”

Para ele, garantir o acesso significa “acelerar a adoção, estimular o mercado e criar as condições para que todo ecossistema se desenvolva de forma sustentável.”

O ministro também destacou que o governo trabalha para “que a televisão possa operar como um canal robusto de alertas à população, com capacidade de segmentação geográfica e potencial de ativação automática dos dispositivos, garantindo que a informação chegue a quem precisa no momento certo.”

Integração

De acordo com Siqueira Filho, a TV 3.0 “abre caminho para a integração com serviços digitais do governo, transformando a televisão em um ponto de acesso a políticas públicas, especialmente para a população que ainda encontra barreiras no uso de outras tecnologias.”

O modelo da TV 3.0 e sua implantação foram definidos em decreto presidencial de agosto de 2025. O ministro acredita que a nova tecnologia ampliará “o alcance do Estado e fortalece a inclusão social”, bem como mudará a forma como as pessoas assistem televisão.

“Estamos falando de personalização, uma TV para cada brasileiro. Pela primeira vez, a televisão aberta poderá oferecer experiências adaptadas ao perfil do usuário, sem perder a sua característica essencial de meio de comunicação em massa”, ponderou.

A TV 3.0 permite, por exemplo, a integração com sistema de alertas de emergência, com o envio de avisos para áreas específicas ativando os aparelhos de forma automática, sem a necessidade de conexão de banda larga.

A nova tecnologia promete transformar a experiência do telespectador, com recursos como interatividade avançada, personalização de conteúdo, segmentação regional e qualidade superior de som e imagem.

A TV 3.0 também marca a convergência entre a radiodifusão tradicional e o ambiente digital, aproximando a TV aberta das dinâmicas já presentes nas plataformas online, sem abrir mão do alcance e da gratuidade que caracterizam o serviço no Brasil.

Novos modelos

Durante o NAB Show, Siqueira Filho destacou que a TV 3.0 abrirá espaço “para novos modelos de negócios” no setor, como a publicidade segmentada baseada em dados e o comércio eletrônico integrado à experiência televisiva.

A expectativa é que durante a Copa do Mundo, que tem início em 11 de junho, já seja possível iniciar testes para a transmissão da TV 3.0.

“O ritmo da implantação será definido de acordo com a estratégia das próprias emissoras e o papel do Estado é garantir um ambiente regulatório estável, previsível e propício ao investimento”, afirmou o ministro.

Para o diretor-geral da Empresa Brasil de Comunicação (EBC), David Butter, “a experiência da TV 3.0 no Brasil é acompanhada com atenção no exterior”.

Segundo ele, há interesse pelas escolhas tecnológicas, possibilidades de conteúdo e o marco regulatório. “O Brasil se posiciona mais uma vez para liderar”, acredita o diretor-geral. “A TV aberta brasileira tem, há décadas, escala e relevância. A TV 3.0 chega agora e acrescenta camadas de personalização, regionalização e, sobretudo, de oferta de serviços públicos”, resumiu.

O diretor de Operações, Engenharia e Tecnologia da EBC, Bráulio Ribeiro, destacou a participação da EBC na implantação da TV 3.0 e na divulgação do modelo na maior feira mundial de radiodifusão.

“Reforça a importância e o protagonismo que a comunicação pública brasileira tem tido nas discussões e na condução dos testes da TV 3.0, além de ser uma oportunidade de divulgar a plataforma comum da comunicação pública e dos serviços de governo como uma grande inovação da TV 3.0 no Brasil”, disse.

Segundo a presidenta da EBC, Antonia Pellegrino, a TV 3.0 marca o início de uma nova era na comunicação e abrange um leque de oportunidades inéditas. “Trata-se de uma ferramenta democrática para e pela cidadania”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

COMÉRCIO EXTERIOR – LULA PEDE INTEGRAÇÃO BRASIL-PORTUGAL

Em encontro com o presidente português António José Seguro, Lula defendeu a atuação de empresas brasileiras no país

Da Agência Brasil



Lula conversou com António Seguro e disse que as empresas brasileiras podem contribuir com Portugal, que abriria portas na Europa

Em visita a Lisboa, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta terça-feira (21) que Portugal pode ser a principal porta de acesso dos interesses empresariais brasileiros na Europa. A declaração considera a entrada em vigor do Acordo Mercosul-União Europeia, em 1º de maio.

Lula se reuniu pela primeira vez com o presidente português, António José Seguro, empossado em 9 de março. Após o encontro com o chefe de Estado, no Palácio Nacional de Belém, almoçou com o chefe de governo, o primeiro-ministro, Luís Montenegro, no Palácio São Bento.

O presidente brasileiro defendeu a integração econômica com Portugal e a possibilidade de que empresas brasileiras atuem em território português. Lula citou o exemplo da Embraer, que mantém parque industrial em Évora desde 2012.

“A gente pode repetir vários acontecimentos, como a Embraer, aqui em Portugal. A Embraer é a demonstração mais bem-sucedida de uma empresa brasileira que está aqui ajudando a construir coisas em Portugal”, afirmou, em fala dirigida ao primeiro-ministro.

A corrente de comércio entre Brasil e Portugal somou em exportações e importações US\$ 4,5 bilhões em 2025. O Brasil tem superávit de US\$ 2 bilhões.

Além da indústria aeronáutica, empresas brasileiras têm investimentos em Portugal nas áreas de siderurgia e máquinas e equipamentos.

Portugal, por sua vez, se destaca no fornecimento de petróleo e gás ao Brasil, e com investimentos em infraestrutura e no setor elétrico.



Imigrantes brasileiros

Durante a visita, também foi discutida a presença da comunidade brasileira em Portugal. O primeiro-ministro português afirmou que “os brasileiros que procuram Portugal, que neste momento são mais de 500 mil, têm vindo para trabalhar, para desenvolver os seus projetos de vida, e têm tido uma integração social e econômica absolutamente impecável.”

Montenegro admitiu, no entanto, que já ocorreram incidentes com os brasileiros em Portugal. Para ele, são situações pontuais. “Isto não significa que não possa ter havido, aqui ou ‘acolá’, um foco de perturbação”, disse.

O número de brasileiros em Portugal é cerca de cinco vezes superior ao total de lusitanos no Brasil – 104 mil, segundo o Censo 2022 (IBGE), o segundo maior grupo de estrangeiros no Brasil.

Em frente ao Palácio de Belém, manifestantes brasileiros e portugueses a favor e contra o presidente Lula se reuniram ao longo do dia. De acordo com a Rádio e Televisão de Portugal (RTP), as concentrações foram delimitadas por grades e fitas da polícia, e não houve registro de confrontos.

Volta ao Brasil

A passagem de Lula por Portugal foi de apenas algumas horas nesta terça-feira. Antes disso, ele foi à Espanha, nos dias 17 e 18, e à Alemanha, em 19 e 20.

Na Espanha, o presidente do Brasil participou da 1ª Cúpula Brasil-Espanha e da 4ª Reunião de Alto Nível do Fórum Democracia Sempre. Na Alemanha, Lula visitou a Feira Industrial de Hannover, esteve no Encontro Econômico Brasil-Alemanha e nas Consultas Intergovernamentais de Alto Nível.

A chegada do presidente ao Brasil foi nesta terça à noite, após escala na Ilha do Sal, em Cabo Verde.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

COMÉRCIO EXTERIOR – ALCKMIN CELEBRA ENCONTROS ANTES DE VIGORAR ACORDO MERCOSUL-EU

Do Estadão Conteúdo

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, fez uma análise sobre a importância da viagem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à Europa, nos dias que antecedem a entrada em vigor, em 1º de maio, do acordo Mercosul-União Europeia.

“Queria destacar a ida do presidente Lula à Espanha, à Alemanha e também a Portugal porque, agora, no dia 1º de maio, entra em vigor o acordo Mercosul-União Europeia, em sua vigência provisória. Então, em 1º de maio, perto de 500 produtos brasileiros que nós exportamos para a União Europeia terão o imposto zerado, e outros passarão por uma redução tarifária ao longo dos anos”, disse Alckmin, acrescentando que, com isso, o bloco deverá vender mais ao segundo maior parceiro do Brasil.

Segundo ele, a União Europeia também poderá vender mais barato no Brasil. “É um ganha-ganha. Ganha a sociedade quando você abre mercados, reduz tarifas e estimula a competitividade. É o maior acordo comercial entre blocos do mundo. Estamos falando de um mercado de US\$ 22 trilhões, e a ida do presidente Lula à Europa foi exatamente para isso”, disse Alckmin.

Alckmin falou com jornalistas na segunda-feira, após visita à Unipar, empresa química localizada em Cubatão (SP). A empresa recebeu investimento de mais de R\$ 1 bilhão, transformando a unidade na maior produtora de cloro por tecnologia de membrana da América do Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

FINANÇAS - BRB ANUNCIA VENDA DE ATIVOS DO MASTER

O valor de referência da operação, aprovada pelo Conselho de Administração, é de R\$ 15 bilhões
Da Agência Brasil



O BRB tem uma carteira de R\$ 21,9 bilhões em ativos que eram do Banco Master

O Banco de Brasília (BRB) anunciou na noite da segunda-feira, 20, que assinou um memorando de entendimento com a gestora Quadra Capital para estruturar um fundo de investimento pelo qual irá vender ativos que adquiriu em operações com o Banco Master.

De acordo com fato relevante divulgado pelo banco estatal, o valor de referência da operação, aprovada pelo Conselho de Administração, é de R\$ 15 bilhões - sendo de R\$ 3 bilhões a R\$ 4 bilhões à vista e o restante pago em "cotas subordinadas do fundo de investimento a ser estruturado para a gestão e monetização dos ativos".

"O BRB através da Operação visa a alienação dos referidos ativos com o objetivo de fortalecer sua estrutura de capital e sua liquidez, bem como aprimorar a gestão de seu portfólio, sendo a transação etapa relevante no processo de readequação da Companhia, com expectativa de efeitos positivos sobre a liquidez a gestão de ativos e a racionalização patrimonial", diz a companhia.

O BRB tem uma carteira de R\$ 21,9 bilhões em ativos que eram do Banco Master. O banco já estava negociando a venda de R\$ 1,9 bilhão e ainda tinha R\$ 20 bilhões disponíveis. Desses ativos restantes, a Quadra fez uma proposta para comprar a carteira por R\$ 15 bilhões, anunciou no último dia 10 a governadora do Distrito Federal, Celina Leão.

Com a venda dos ativos por meio de um fundo de investimentos, o BRB espera conter a crise de liquidez, mas ainda precisará de um aporte do Distrito Federal. Para isso, o governo distrital quer buscar um empréstimo de R\$ 6,6 bilhões do Fundo Garantidor de Crédito (FGC) e de outros bancos, públicos e privados, para cobrir o rombo deixado pelo Master no patrimônio do banco estatal.

Segundo o presidente do BRB, Nelson Antônio de Souza, o banco e o governo estão avaliando agora quais garantias serão oferecidas como imóveis públicos e ações em empresas públicas.

Liquidez

O BRB enfrentou uma nova crise de liquidez no início do mês. O presidente do banco foi a São Paulo com a governadora e os dois se reuniram com o presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, e outros representantes do sistema financeiro na capital paulista. A proposta apresentada agora já estava na mesa e foi levada a Galípolo.

Em entrevista ao Estadão na segunda-feira, 20, a governadora do Distrito Federal, Celina Leão (PP), afirmou que o BRB foi vítima de uma fraude praticada pelo ex-presidente da instituição Paulo Henrique Costa, preso pela Polícia Federal no último dia 16, para tentar ficar no comando do novo banco que seria criado com a compra do Master.

A Polícia Federal apontou que Paulo Henrique Costa teria recebido R\$ 146 milhões em propina paga pelo banqueiro Daniel Vercaro por meio da transferência de seis imóveis de luxo. Ele nega ter praticado crimes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2026

FINANÇAS - GOVERNADORA DO DF DIZ QUE BUSCA FUTURO PARA BANCO

A governadora do Distrito Federal, Celina Leão, reafirmou que segue trabalhando de forma “incansável, técnica, transparente e determinada” para garantir a solidez, a credibilidade e o futuro do Banco de Brasília (BRB).

A afirmação foi feita por meio de nota à imprensa divulgada nesta terça-feira (21), após a confirmação da operação com a gestora Quadra Capital.

Conforme a governadora, o negócio comunicado recentemente ao mercado, representa mais um passo importante dentro de um conjunto de medidas estruturadas para fortalecer a instituição e preservar seu papel estratégico no desenvolvimento do Distrito Federal. “A expectativa é positiva e os avanços são reais, ainda que algumas etapas técnicas e formais precisem ser concluídas.”

Celina Leão reforçou que, a depender da governadora, o GDF seguirá adotando todas as medidas necessárias para consolidar esse processo com firmeza e segurança jurídica. “O momento exige responsabilidade e é exatamente isso que está sendo entregue, com trabalho contínuo, diálogo institucional e foco em resultados que assegurem um BRB cada vez mais sólido, eficiente e preparado para o futuro”, destacou no comunicado.

Ela também salientou que, quanto à Assembleia Geral do BRB marcada para esta quarta-feira, trata-se de um tema próprio da governança do BRB, que será conduzido pelo presidente Nelson Antônio de Souza no âmbito de suas atribuições.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

FINANÇAS - PROGRAMA DE RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS ESTÁ PRONTO

Governo deve oferecer recursos do FGO aos bancos para viabilizar descontos maiores e refinanciamento a juros menores para devedores

Do Estadão Conteúdo



Segundo o ministro da Fazenda, Dario Durigan, a ideia é que as pessoas migrem de dívidas do cartão de crédito, cheque especial e crédito pessoal para linhas com juros menores

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse que o programa de renegociação de dívidas elaborado pelo governo está pronto. O governo deve lançar o projeto em breve, já que aguardava a volta do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, de viagem oficial ao exterior encerrada nesta terça-feira.

“A gente não vai ter gasto primário nesse programa”, disse Durigan, durante entrevista coletiva em Washington, às margens das reuniões de Primavera do FMI. “O que a gente vai fazer é mobilizar a garantia de modo que os próprios bancos consigam dar um desconto e depois refinanciem a um juro mais barato uma dívida diminuída.”

Como mostrou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), o governo deve oferecer recursos do Fundo Garantidor de Operações (FGO) como garantia para viabilizar descontos maiores nas dívidas.



A ideia é que esses deságios sejam oferecidos para pessoas com renda de até cinco salários mínimos, contemplando dívidas com mais de 60 ou de 90 dias.

Segundo o ministro da Fazenda, a ideia é que o programa permita que as pessoas migrem de dívidas mais caras - rotativo do cartão de crédito, cheque especial e crédito pessoal sem consignação - para linhas com juros menores, com algum tipo de garantia.

Durigan relatou que o governo está trabalhando em modelos de renegociação para famílias, trabalhadores informais e pequenas empresas. Segundo o ministro, essas ações podem ser anunciadas separadamente.

O ministro da Fazenda defendeu ainda que o fim da escala 6x1 não pode acarretar custos para o Tesouro Nacional. Durigan afirmou que o tema tem de ser debatido entre todos os setores da economia, mas sem gerar pressão nas contas públicas.

“Não pode sobrar uma conta para o Tesouro”, disse o ministro. “Isso aqui tem que ser um reconhecimento de um ganho civilizacional, de um ganho geracional para os trabalhadores. Não é possível que se queira financiar com o recurso público da sociedade como um todo um avanço como esse.”

Durigan afirmou que a discussão sobre o fim da escala 6x1 tem de ser conduzida pelo Congresso. Segundo o ministro, estudos recentes apontam que a mudança na regra trabalhista deve afetar poucos setores que ainda aplicam a escala 6x1.

Ele afirmou, no entanto, que é razoável debater uma regra de transição para os segmentos que seriam atingidos.

“Eu sou muito favorável a gente debater, entender com os setores como se adaptar, eventualmente para alguns setores ter uma transição para dar tempo de adaptação”, disse o ministro, acrescentando que o debate sobre o tema é “meritório”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

FINANÇAS - FMI PREVÊ ALTA DA INFLAÇÃO NA AMÉRICA LATINA

Relatório do Fundo Monetário Internacional avalia os impactos da guerra na região

Do Estadão Conteúdo

A guerra no Oriente Médio deve ter impacto “desigual” na América Latina e no Caribe, mas a inflação deve subir em todos os países da região, alerta relatório do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Produtores de petróleo como o Brasil, porém, estão se beneficiando dos preços elevados de energia. Ao mesmo tempo, diante de mudanças nos fluxos de capital e da maior aversão ao risco por parte dos investidores, o organismo recomenda preservar a credibilidade das políticas monetárias e fiscais para atravessar o novo choque.

“O impacto sobre a atividade econômica vai variar muito entre os países, mas o impacto sobre a inflação é mais uniforme. A inflação será maior para todos”, afirmou o diretor do departamento do Hemisfério Ocidental do FMI, Nigel Chalk, ao comentar as perspectivas do Fundo para a América Latina e o Caribe, durante as reuniões de Primavera, nos Estados Unidos.

O FMI melhorou a expectativa para o Produto Interno Bruto (PIB) da América Latina e do Caribe para uma alta de 2,3% neste ano, 0,1 ponto porcentual (pp) acima da última atualização feita em janeiro. No próximo ano, o Fundo espera que a região acelere o passo e avance 2,7%, previsão que foi mantida.

Dentre os destaques de crescimento na América Latina, estão países como Paraguai, Argentina, Equador, Chile e Colômbia.

O FMI estima avanço de 1,9% para o PIB do Brasil neste ano, projeção que teve melhora de 0,3 pp, e 2,0% em 2027. Na outra ponta, a Bolívia deve enfrentar mais um ano de recessão, prevê o Fundo.

“Os produtores de petróleo - Argentina, Brasil, Canadá, Colômbia, Equador, Guiana, Trinidad e Tobago, Estados Unidos e Venezuela - estão se beneficiando dos altos preços da energia”, destaca Chalk. Porém, mesmo nessas economias, ele alerta: os mais vulneráveis serão duramente atingidos por preços mais altos de energia e alimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

JUSTIÇA - GILMAR PEDE A MORAES PARA INVESTIGAR ZEMA

Ex-governador mineiro compartilhou vídeo que, segundo o ministro, desdenha de sua honra e da imagem do STF

Do Estadão Conteúdo



Na representação, Gilmar Mendes (foto) apontou a suspeita de indícios de crime em uma publicação feita por Zema

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes enviou uma representação ao ministro Alexandre de Moraes pedindo a investigação do ex-governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), por compartilhar em suas redes sociais um vídeo com uma sátira aos ministros da Corte.

Na representação, Gilmar apontou a suspeita de indícios de crime em uma publicação feita por Zema, que deixou o governo de Minas em março para ser pré-candidato à Presidência da

República. A informação foi divulgada inicialmente pelo jornal Folha de S.Paulo e confirmada pelo Estadão.

Moraes pediu uma manifestação da Procuradoria-Geral da República (PGR) antes de decidir sobre a inclusão de Zema no inquérito.

O vídeo publicado por Zema retratava uma conversa entre dois bonecos, caracterizados por desenhos de fantoches, que representariam Dias Toffoli e Gilmar Mendes. No vídeo, Toffoli telefona para Gilmar e pede a ele que anule as quebras de sigilo de sua empresa, aprovada na CPI do Crime Organizado do Senado.

Com um diálogo marcado por ironias e caricaturas, Gilmar responde que anularia as quebras e pede em troca uma cortesia no resort Tayayá, no qual Toffoli possuía participação acionária.

A sátira se baseia no fato de que Gilmar Mendes efetivamente proferiu decisão anulando as quebras de sigilo da Maridit. Essa é a empresa de Toffoli e dos irmãos do ministro que recebeu aportes de um fundo de investimento ligado ao banqueiro Daniel Vercaro, como mostrou o Estadão.

Na representação enviada a Moraes, Gilmar escreveu que o vídeo “vilipendia não apenas a honra e a imagem deste Supremo Tribunal Federal, como também da minha própria pessoa”.

Críticas ao STF

Nas últimas semanas, Zema endureceu o tom contra o STF em discursos públicos. Em um evento no dia 13 de abril, ele afirmou: “O STF era um lugar que nós tínhamos uma certa confiança, mas já estava cheirando mal há alguns anos. Agora, realmente, aflorou toda a podridão que está lá dentro”.



No lançamento de seu programa de governo, no dia 16, ele disse que, caso fosse eleito presidente da República, iria “propor ao Congresso um novo Supremo”.

Zema e Gilmar chegaram a protagonizar um embate público. Diante da série de críticas, Gilmar lembrou nas redes sociais que o ex-governador de Minas havia acionado o STF para adiar o pagamento de parcelas da dívida estadual com a União.

Zema rebateu publicamente: “Ele deu uma decisão favorável a Minas Gerais, e agora descobri que foi um favor para eu ser submisso a ele pelo resto da vida.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

JUSTIÇA – DEPUTADOS ARTICULAM IMPEACHMENT DO MINISTRO

Os parlamentares da oposição na Câmara dos Deputados anunciaram na segunda-feira, 20, que vão ingressar com um pedido de impeachment do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Gilmar Mendes.

A iniciativa é liderada pelo deputado federal Gilberto Silva (PL-PA) após o magistrado solicitar a inclusão do ex-governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), no inquérito das fake news.

Em nota também divulgada nas redes, Gilberto Silva afirma que a oposição está preocupada de que a investigação de Zema, que é pré-candidato à presidência, abra “um precedente grave”.

“Um ex-chefe do Poder Executivo estadual passa a ser alvo de investigação por expressar opinião política. A crítica institucional, elemento essencial da democracia, passa a ser tratada como infração”, escreve Gilberto.

Gilmar Mendes solicitou a investigação de Zema após o ex-governador compartilhar um vídeo retratando uma conversa entre dois bonecos, caracterizados por desenhos de fantoches, que representariam Dias Toffoli e Gilmar Mendes.

Para que um ministro do STF sofra impeachment no Brasil, é necessário que seja acusado de crime de responsabilidade, como abuso de poder, conduta incompatível com a honra do cargo ou atuação político-partidária.

A denúncia pode ser apresentada por qualquer cidadão, mas só avança se o presidente do Senado Federal aceitar o pedido. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União- -AP), tem resistido a aceitar qualquer um dos pedidos.

Caso seja aceito, o processo é iniciado, e inclui análise, defesa do acusado e, ao final, julgamento pelo próprio Senado, sendo necessária a aprovação de dois terços dos senadores para a condenação e perda do cargo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

JUSTIÇA – PF X RAMAGEM: ITAMARATY SE REÚNE COM EUA

Diplomatas tentam entender expulsão de delegado da Polícia Federal acusado de perseguição política ao ex-deputado e foragido da Justiça brasileira

Do Estadão Conteúdo

Diplomatas do Ministério das Relações Exteriores se reuniram nesta terça-feira, 21, com a encarregada de Negócios da Embaixada dos Estados Unidos (EUA), Kimberly Kelly, para tratar da expulsão do delegado Marcelo Ivo, da Polícia Federal (PF).

Segundo apurou o Estadão com um membro do Itamaraty, os representantes do governo brasileiro disseram na reunião que pode haver reciprocidade na medida - portanto, agentes americanos podem ser expulsos do País.



Alexandre Ramagem (foto) foi preso pelo ICE, o que gerou um movimento da PF brasileira nos EUA. Porém, o ex-deputado foi solto e o delegado Marcelo Ivo expulso do país

Em nota, a Embaixada dos Estados Unidos confirmou o encontro, mas disse que não comenta “conversas diplomáticas privadas”. O Itamaraty também confirmou oficialmente a reunião.

Apesar do alerta feito na reunião, os diplomatas afirmaram que caberá ao presidente Lula tomar decisões sobre o tema quando regressar ao Brasil após a viagem à Europa.

Mais cedo nesta terça-feira, durante conversa com a imprensa em um hotel em Hannover, na Alemanha, Lula confirmou publicamente a possibilidade de expulsar membros do governo americano.

“Se houve um abuso americano com relação ao nosso policial, nós vamos fazer a reciprocidade com o deles no Brasil. Não tem conversa”, afirmou. “Ou seja, nós queremos que as coisas aconteçam da forma mais correta possível, mas nós não podemos aceitar essa ingerência e esse abuso de autoridade que algumas personalidades americanas querem ter com relação ao Brasil.”

Os Estados Unidos acusaram o delegado brasileiro de “manipular” o sistema de imigração”, “contornar pedidos formais de extradição” e “estender perseguições políticas ao território dos Estados Unidos”.

A expulsão ocorreu na esteira do episódio que levou o Serviço de Imigração e Fiscalização Aduaneira dos Estados Unidos (ICE) a prender e cogitar a deportação do ex-deputado federal Alexandre Ramagem, que posteriormente foi solto.

Ramagem foi condenado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) por tentativa de golpe de Estado, mas a sua prisão pelo ICE nos Estados Unidos ocorreu por causa de uma infração de trânsito. O ex-deputado fugiu do País em novembro do ano passado e desde então segue nos EUA.

Em nota oficial na época da prisão, a Polícia Federal alegou ter se tratado de uma cooperação policial internacional entre autoridades dos dois países.

“A prisão decorreu de cooperação policial internacional entre a Polícia Federal e autoridades policiais dos EUA”, dizia a nota da Polícia Federal.

“O preso é considerado foragido da Justiça brasileira após condenação pelos crimes de organização criminosa armada, golpe de Estado e tentativa de abolição violenta do Estado de Direito” complementou a corporação brasileira sobre o episódio que, agora, acabou levando ao pedido de saída do país do delegado Marcelo Ivo.

O delegado Marcelo Ivo atuava como oficial de ligação da PF brasileira em Miami desde agosto de 2023. Sua atuação era junto ao Departamento de Segurança Interna dos EUA, responsável por questões como imigração e terrorismo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

JUSTIÇA – DINO DÁ 3º VOTO PARA CONDENAR EDUARDO BOLSONARO

O ex-deputado é acusado de difamar Tabata Amaral (PSB-SP) ao publicar conteúdo falso
Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino acompanhou o relator Alexandre de Moraes e votou nesta terça-feira, 21, pela condenação do ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) por difamação contra a deputada Tabata Amaral (PSB-SP). A ministra Cármen Lúcia já havia acompanhado Moraes na segunda-feira, 20.

Para os ministros, o filho de Jair Bolsonaro (PL) cometeu crime ao publicar conteúdo falso nas redes sociais sobre uma proposta elaborada por Tabata para distribuição gratuita de absorventes em espaços públicos.

No voto, Moraes fixou pena de um ano de detenção para Eduardo, em regime inicial aberto, e 39 dias-multa, cada um equivalente a dois salários mínimos, ou seja, cerca de R\$ 126,4 mil nos valores atuais. Em razão do tamanho da pena, o cumprimento se iniciaria no regime aberto.

O caso está sendo analisado pelo plenário virtual da Corte desde a última sexta-feira, 17. Com o voto de Dino, o placar está em 3 votos a 0 pela condenação do ex-deputado. Restam ainda os votos de outros sete ministros empossados.

A ação foi aberta a partir de uma queixa-crime apresentada por Tabata ao STF, em março de 2023, após Eduardo compartilhar uma publicação em que sugeria que a deputada teria proposto a lei para beneficiar o empresário Jorge Paulo Lemann. Segundo o voto do relator, as informações divulgadas não tinham base factual e configuraram ofensa à reputação da parlamentar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE VAI PRORROGAR CESSAR-FOGO

Com recorde de desaprovação nos EUA, presidente aceitou pedido do Paquistão e vai esperar conclusão das conversas com o Irã

Da Agência Brasil



Apenas 26% dos entrevistados na pesquisa disseram considerar Donald Trump uma pessoa equilibrado

O presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou nesta terça, 21, que está estendendo o cessar-fogo com o Irã até que uma proposta seja submetida pelo país persa e as discussões sejam concluídas “de uma forma ou de outra”.

Em post na Truth Social, o republicano disse que a decisão de suspender os ataques veio a pedido do marechal de campo paquistanês, Asim Munir, e do primeiro-ministro Shehbaz Sharif, até a apresentação de uma proposta unificada.

Segundo Trump, o exército americano continuará o bloqueio no Estreito de Ormuz e nos portos iranianos.

A decisão do presidente americano foi tomada em meio à repercussão da insatisfação da população dos EUA com seu governo. A taxa de aprovação de Trump manteve-se no nível mais baixo de seu mandato nos últimos dias, segundo levantamento da Reuters/ Ipsos realizado em meio à guerra com o Irã e às discussões públicas com o Papa Leão XIV.

A pesquisa mostrou que 36% dos norte-americanos aprovam o desempenho de Trump no cargo, percentual igual ao mês anterior. O levantamento também informa rejeição de 62%.

Trump teve sua maior taxa de aprovação no atual mandato, 47%, logo após sua posse em 20 de janeiro de 2025. O presidente norte-americano tem estado sob pressão com a guerra contra o Irã que elevou os preços da gasolina e trouxe pressões inflacionárias.



O levantamento apontou que 36% dos norte-americanos aprovam os ataques militares dos EUA contra o Irã, ante 35% em pesquisa de 10 a 12 de abril. A pesquisa Reuters/ Ipsos ouviu 4.557 adultos em todo o país. O levantamento foi realizado online e tem margem de erro de dois pontos percentuais.

A sondagem também registrou preocupações sobre o temperamento e a lucidez do presidente de 79 anos. Entre os entrevistados, 26% disseram considerar Trump “equilibrado”. Entre republicanos, 53% disseram considerá-lo equilibrado e 46% afirmaram que ele não é. Entre democratas, 7% veem Trump como alguém de temperamento equilibrado.

União Europeia

O comissário europeu para o Transporte e Turismo Sustentáveis, Apostolos Tzitzikostas, alertou, em coletiva de imprensa nesta terça- -feira, 21, que, sem o restabelecimento da liberdade de navegação permanente pelo Estreito de Ormuz, as consequências serão “catastróficas” para a Europa e o mundo.

Tzitzikostas afirmou que a situação decorrente da guerra no Oriente Médio atingiu o setor de transportes de maneira expressiva, aumentando os custos de combustíveis e criando pressões na cadeia de suprimentos, afetando empresas, cidadãos e operadores.

O comissário ainda ressaltou que a Europa mantém reservas de emergência de combustível de aviação e que essas reservas podem e serão liberadas somente quando necessário. De acordo com a autoridade, o bloco trabalha para encontrar uma fonte alternativa de combustível de aviação para a Europa, como o combustível produzido nos EUA.

“A crise no Oriente Médio está afetando todos os modos de transporte e todos os Estados-membros da União Europeia (UE). A comissão vai apresentar amanhã (nesta quarta) um plano de energia, que terá um foco principal em combustíveis de transportes”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026

INTERNACIONAL - IRÃ VÊ “PERDA DE TEMPO” E REJEITA PARTICIPAR DE CONVERSAS COM EUA

O governo do Irã decidiu não participar da rodada de conversas diplomáticas com os Estados Unidos que ocorreriam nesta semana em Islamabad, capital do Paquistão, informou a agência estatal de notícias Tasnim.

Segundo a Tasnim, a equipe de negociadores do Irã informou ao lado americano, por meio de um intermediário paquistanês, que a decisão de não participar das reuniões é definitiva e não há nenhuma perspectiva de participação dos iranianos nas negociações.

Fontes ouvidas pela Tasnim afirmam que o Irã vê as conversas com os EUA como “perda de tempo”, uma vez que os americanos teriam violado diversos compromissos acordados durante a primeira rodada de negociações entre as partes.

Dentre as violações, os iranianos citam os ataques de Israel ao Líbano mesmo após o cessar-fogo e o bloqueio a navios que entram e saem de portos iranianos por meio do Estreito de Ormuz.

“Bloquear portos iranianos é um ato de guerra e, portanto, uma violação do cessar-fogo. Atacar um navio comercial e fazer sua tripulação refém é uma violação ainda maior”, afirmou o ministro das Relações Exteriores do Irã, Abbas Araghchi, em postagem no X, referindo-se ao episódio recente, no qual a Marinha americana interceptou e atacou um navio cargueiro de bandeira iraniana que tentou furar o bloqueio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

COMISSÃO DA CÂMARA APROVA PEC DO FIM DA ESCALA 6X1 EM MEIO A DISPUTA ENTRE CONGRESSO E GOVERNO

Colegiado considerou proposta constitucional e abre caminho para comissão especial discutir redução da jornada e da escala de trabalho

Por Leticia Pille — Brasília



CCJ discute relatório favorável de Paulo Azi (União-BA) sobre fim da escala 6x1 — Foto: Leticia Pille

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira a admissibilidade da proposta de emenda à Constituição (PEC) que trata do fim da escala 6x1, em meio a uma disputa entre Congresso e governo sobre o ritmo e o formato da mudança. Com o aval do colegiado, o próximo passo é a criação de uma comissão especial, onde o mérito

da proposta será debatido.

O parecer aprovado foi apresentado pelo relator, o deputado Paulo Azi (União Brasil-BA), que se manifestou pela constitucionalidade da matéria ainda na semana passada. Nesta etapa, os parlamentares analisaram apenas se a proposta atende aos requisitos legais para tramitação, sem entrar no conteúdo das mudanças.

Em seu voto, o relator defendeu a adoção de uma fase de transição para permitir a adaptação dos setores econômicos, além da discussão de possíveis compensações ao setor produtivo. Esses pontos, contudo, serão discutido mais profundamente na próxima etapa de tramitação.

As PECs em discussão reúnem duas iniciativas que tratam da redução da jornada de trabalho e da reorganização das escalas. Uma delas é a proposta do deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), que prevê a redução gradual da jornada semanal de 44 para 36 horas ao longo de dez anos. Já um outro texto, da deputada Erika Hilton (Psol-SP), propõe uma jornada reduzida combinada com a adoção da escala 4x3, com quatro dias de trabalho e três de descanso.

Apesar das diferentes propostas, o debate na CCJ já sinaliza a construção de um meio-termo, com possibilidade de fixação da jornada em 40 horas semanais e adoção de uma escala 5x2. Esse modelo também se aproxima da proposta enviada pelo governo federal ao Congresso.

Antes do início da sessão, o deputado Reginaldo Lopes, autor de uma das PECs em discussão, afirmou que quer propor uma emenda à sua própria proposta para que o texto fique mais parecido com o texto enviado pelo governo.

A aprovação ocorre sob pressão do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que decidiu entrar diretamente no debate e encaminhou à Câmara um projeto de lei sobre o mesmo tema com urgência constitucional. Ou seja, caso o texto não seja analisado dentro de 45 dias, pode travar a pauta da Casa.



A proposta defendida pelo Executivo prevê a redução da jornada máxima de 44 para 40 horas semanais, mantendo a escala 5x2, algo parecido com o que vem sendo discutido pelo Congresso. O problema agora, para deputados que participam das articulações, se estende também sobre a paternidade da eventual mudança, que tem forte apelo dos brasileiros.

A iniciativa do governo foi interpretada por aliados como uma tentativa de destravar a discussão, que vinha avançando lentamente na Câmara. Entre parlamentares, no entanto, a movimentação gerou reação e reforçou a disputa sobre quem deve liderar a formulação da mudança.

PEC ou projeto de lei? Especialistas avaliam qual é o melhor caminho para acabar com a escala 6x1. Até o momento, o projeto enviado pelo Executivo não avançou na Câmara, enquanto a PEC consolidou-se como a principal via de tramitação do tema. O presidente da Casa, Hugo Motta (Republicanos-PB), tem sinalizado a aliados que a condução da proposta deve permanecer sob protagonismo do Congresso e já dá sinais de que pretende acelerar o andamento do texto.

Durante a discussão do parecer do relator, deputados da base como Sâmia Bomfim (PsoL-SP), Tarcísio Motta (PsoL-RJ) e Alencar Santada (PT-SP) discursaram a favor do projeto, defendendo que as mudanças trariam melhorias para a vida do trabalhador, assim como trariam benefícios à produtividade.

Eles foram alguns dos que criticaram a mentalidade “de mercado” de decretar quebra na economia ou geração de desemprego a partir de mudanças na jornada de trabalho. Sâmia citou como exemplo a época da instituição da CLT, que gerou dúvidas para empregadores.

— Agora a gente vê a ladainha se repetindo, sendo que é justamente o contrário: a redução da jornada de trabalho pode ter um efeito inverso desses que estão propagando. Vai ter um efeito de geração de maior número de vagas de trabalho, justamente para dar conta da demanda de atendimento, principalmente na área de serviços — afirmou Sâmia Bomfim.

Já deputados contrários à proposta, como Lucas Redecker (PSD-RS), que chegou a pedir vista na última sessão da CCJ e adiar a votação, argumentou que sua preocupação é com “quem vai pagar a conta”

— Se diminuirmos a escala de 6x1 para 5x2 e mantivermos o mesmo salário, é muito bom para o trabalhador, mas isso vai gerar um déficit para o empregador e que vai ter lá na ponta uma diminuição prevista de mais ou menos 22% do valor agregado pelo custo do empregado. Esses 22% vão cair na conta de quem? Ou eles vão cair na conta do consumidor lá embaixo? — questionou Redecker.

Voto do relator

No voto, Azi faz uma contextualização histórica da jornada de trabalho e afirma que o tema é central nas relações trabalhistas, destacando que “a regulação do tempo de trabalho é um dos pilares fundamentais do Direito do Trabalho e da justiça social”.

Ao analisar os impactos da proposta, Azi também aponta que a redução da jornada pode trazer efeitos positivos, especialmente para grupos mais vulneráveis. Segundo ele, a medida “pode se apresentar como um mecanismo normativo para a preservação da saúde, segurança e bem-estar dos trabalhadores”, além de contribuir para o equilíbrio entre vida profissional e pessoal.

O relator ainda destaca que o modelo atual tem impactos desiguais sobre diferentes grupos. No parecer, ele afirma que “os potenciais beneficiários da redução da jornada constituem, em larga medida, os segmentos mais vulneráveis da força de trabalho formal brasileira”, como mulheres, jovens e trabalhadores de baixa renda.

— O assunto tratado pelas PECs é da maior importância, tanto para trabalhadores quanto para empregadores (...) No que cabe à análise da constitucionalidade das PECs aqui examinadas, verifica-se sua compatibilidade com a ordem constitucional — concluiu o voto de Azi.

Apesar disso, o deputado também registra no voto preocupações levantadas durante os debates sobre a proposta na comissão, especialmente sobre os efeitos econômicos da medida. Segundo ele, os impactos devem ser analisados com mais profundidade na próxima fase de tramitação, ao afirmar que essas questões devem ser avaliadas “com cuidado” pela comissão especial, caso seu parecer seja aprovado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2026

ESCALA 6X1: ENTENDA O QUE SERÁ VOTADO E TIRE DÚVIDAS SOBRE OS PRÓXIMOS PASSOS

Comissão da Câmara vai analisar parecer a favor de textos que acabam com a escala

Por Bernardo Lima e Letícia Pille — Brasília



Reunião da CCJ da Câmara — Foto: Divulgação/Pablo Valadares/Câmara

Os projetos da Câmara dos Deputados que prevêm o fim da escala 6x1 no Brasil devem ser votados nesta quarta-feira na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ). A análise das Propostas de Emenda à Constituição (PEC) foi adiada após pedido de vista da oposição na última quarta.

Entenda quais são os próximos passos:

Votação na CCJ

A CCJ votará o parecer do relator, Paulo Azi (União-BA) favorável à tramitação das propostas que reduzem a escala de trabalho.

O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) determinou que as propostas da deputada Erika Hilton (PSOL-SP) e do deputado Reginaldo Lopes (PT-MG) avançassem juntas.

Nesta etapa, os parlamentares avaliam apenas se o texto atende aos requisitos legais e constitucionais para seguir tramitando, sem entrar no mérito da proposta, o que deve ser realizado após eventual aprovação na CCJ. Caso haja maioria, os parlamentares também podem propor alterações nos textos, com foco na redação e na constitucionalidade das propostas.

Em seu relatório, o deputado também defende a adoção de uma fase de transição para permitir a adaptação dos diferentes setores da economia, além da discussão de possíveis compensações ao setor produtivo.

Comissão especial e discussão do texto

Caso o parecer seja aprovado, será criada uma comissão especial para discutir o conteúdo da proposta antes de eventual votação no plenário da Câmara. Segundo previsão do presidente Hugo Motta (Republicanos-PB), o texto deve ser votado pelos deputados até o final de maio.

O texto do deputado Reginaldo Lopes propõe a redução da jornada de trabalho de 44 para 36 horas em 10 anos. Já a proposta da deputada Erika Hilton também prevê a redução da jornada, assim como a redução da escala de trabalho para 4x3 — em que se trabalha quatro dias por semana com três de descanso.

As discussões na CCJ, embora não tenham sido sobre mérito, já demonstram que o texto final da PEC deve ficar em um meio termo, com previsão de jornada de trabalho reduzida para 40 horas e uma escala de trabalho 5x2.

Se a maioria dos deputados votarem a favor do relatório, o texto segue para votação no plenário da Câmara.

Senado

O mesmo processo deve se repetir no Senado. Se os senadores aprovarem o projeto com alterações nas comissões e plenário, o texto volta para Câmara, que analisa as mudanças, podendo mantê-las, ou restaurar o projeto original antes de seguir para sanção do presidente Lula.

Outra proposta sobre o tema, a do senador Paulo Paim (PT-RS) já foi aprovada pela CCJ da Casa em dezembro do ano passado e aguarda análise do plenário.

Projeto do governo

A retomada da votação aconteceu após pressão do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que decidiu entrar diretamente na disputa e enviou ao Congresso um projeto de lei próprio sobre o tema, com pedido de urgência constitucional. Com isso, é limitado um prazo máximo de até 45 dias de tramitação em cada Casa Legislativa, que pode ser estendido por mais 10 dias caso o texto seja alterado.

A proposta do Executivo prevê a redução da jornada máxima de 44 para 40 horas semanais, com a escala 5x2. Além disso, também prevê a inclusão dos trabalhadores domésticos na proposta.

A proposta estabelece uma redução da jornada semanal máxima de trabalho de 44 para 40 horas. 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. Com isso, a duração normal do trabalho para os trabalhadores não poderá exceder a oito horas diárias e a quarenta horas semanais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/04/2026

RELATOR ADIA PARA 4 DE MAIO PARECER DE PROJETO SOBRE MINERAIS CRÍTICOS

Deputado Arnaldo Jardim afirma que o governo pediu mais tempo para formalizar suas considerações acerca do projeto

Por Letícia Pille — Brasília



Deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP)
— Foto: Mario Agra/Câmara dos Deputados

O relator do projeto sobre minerais críticos e estratégicos, o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), adiou a apresentação de seu parecer, inicialmente prevista para esta quarta-feira, após pedido do governo Lula por mais tempo para consolidar sugestões ao texto. A nova data para a entrega do relatório foi marcada para 4 de maio.

Segundo Jardim, o parecer já está estruturado com base no projeto original, que constava na pauta do plenário da Câmara dos Deputados desta quarta-feira e em outras 12 propostas apensadas, e vem sendo construído ao longo dos últimos meses em diálogo com parlamentares e diferentes setores interessados.

Ele afirmou que chegou a apresentar diretrizes do texto ainda em novembro do ano passado aos líderes paritários na Casa e que, desde então, manteve negociações com bancadas e deputados.

Jardim é relator de um projeto de lei que institui a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos (PNMCE), o Comitê de Minerais Críticos e Estratégicos (CMCE).

A apresentação do relatório em plenário havia sido agendada pelo presidente da Câmara, Hugo Motta, mas acabou sendo postergada após solicitação do Executivo. De acordo com o relator, o governo pediu prazo adicional para formalizar suas contribuições e aprofundar o diálogo com o Congresso.

— Recebemos um pedido do governo para um tempo adicional, para que pudesse formalmente apresentar suas considerações e sugestões num diálogo com o Parlamento — afirmou.

Seguindo orientação de Motta, o relator decidiu conceder o prazo.

— Na busca de diálogo, aguardaremos para a publicação do parecer e desenvolveremos essas conversas — disse.

A expectativa, segundo ele, é que o texto a ser protocolado em maio já incorpore eventuais aperfeiçoamentos resultantes das negociações com o governo e com os parlamentares. Até lá, Jardim afirmou que seguirá aberto ao diálogo com bancadas, deputados e representantes de setores interessados no tema.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2026

MASTER: EX-CHEFE DO BRB TROCA ADVOGADO PARA FECHAR DELAÇÃO E REPETE ROTEIRO DE VORCARO

Por Malu Gaspar



O ex-presidente do BRB Paulo Henrique Costa, preso em Brasília — Foto: Renato Alves/Agência Brasília

Após ser preso na última quinta-feira (16) por determinação do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça, o ex-presidente do BRB Paulo Henrique Costa decidiu trocar a sua equipe de defesa com o objetivo de fechar um acordo de colaboração premiada. Segundo a equipe da coluna apurou, Cléber Lopes vai deixar a defesa de Costa, que passará a ser capitaneada pelo advogado Eugênio Aragão em um trabalho

conjunto com o criminalista Davi Tangerino.

Uma das razões para a troca, segundo pessoas a par das conversas, é que Lopes também responde pela defesa do ex-governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha (MDB), o que poderia levantar questões de conflito de interesse, já que Ibaneis é alvo provável de uma eventual delação de Costa. Ambos estão diretamente implicados no escândalo das carteiras fraudadas que o Master vendeu ao BRB e na tentativa de compra do banco de Vorcaro pelo banco estatal de Brasília.

Com o movimento, o ex-presidente do BRB segue os passos de Vorcaro, que também mexeu no seu time jurídico para costurar um acordo com a Polícia Federal (PF) e a Procuradoria-Geral da República (PGR), após ser preso em março deste ano por determinação de Mendonça, e de ver a decisão do ministro ganhar o aval da Segunda Turma do STF.

De acordo com fontes que acompanham de perto os desdobramentos da investigação, Costa precisa “passar à frente” de Vorcaro porque sabe que, se o dono do Master fechar o seu acordo antes, será ainda mais difícil para ele oferecer informações relevantes o suficiente para obter um acordo de delação premiada com a PF e a PGR.

Imóveis de luxo avaliados em R\$ 146 milhões

Costa é acusado pela Polícia Federal de corrupção passiva e lavagem de dinheiro de propinas recebidas do Banco Master para aprovar as compras de carteiras fraudulentas. Os investigadores identificaram seis imóveis que teriam sido recebidos como propina, quatro em São Paulo e dois em Brasília, avaliados em R\$ 146 milhões no total.

De acordo com a PF, R\$ 74,6 milhões foram efetivamente pagos – o pagamento total não teria sido efetuado porque Vorcaro teria tido conhecimento da investigação sigilosa aberta pelo Ministério Público Federal (MPF) para apurar as transações.

Na decisão que levou Paulo Henrique Costa à cadeia, Mendonça apontou que o ex-presidente do BRB “atuava como um verdadeiro mandatário” de Vorcaro dentro do banco estatal de Brasília, em troca de receber os imóveis.

Segundo os investigadores, os imóveis de luxo e altíssimo padrão eram escolhidos segundo critérios pessoais e familiares – e tratados diretamente por Paulo Henrique Costa com Vorcaro e o advogado Daniel Monteiro, também preso por determinação do ministro do STF.

Paulo Henrique “visitava ou validava os imóveis selecionados”, cobrava o andamento das aquisições e chegou a “demonstrar preocupação com a falta de documentação formal do arranjo”, descreveu Mendonça na decisão de 32 páginas que determinou a prisão de Monteiro e do ex-presidente do BRB.

Dívida

Costa tinha uma dívida milionária com a própria instituição que controlava quando recebeu seis apartamentos de Vorcaro que teriam servido como propina para deslanchar a malfadada compra da instituição pela estatal de Brasília.

Enquanto os apartamentos eram repassados a Costa, ele devia R\$ 1,9 milhão ao próprio BRB. A informação foi divulgada pelo Valor Econômico e confirmada pela equipe da coluna.

O passivo é cobrado na Justiça pelo banco de Brasília e se refere a aproximadamente R\$ 800 mil em empréstimo com desconto na folha, R\$ 978 mil em crédito consignado e R\$ 172 mil em cartão de crédito e cheque especial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2026

A DONA DO FUNDO MISTERIOSO QUE COMPROU FATIA DA USIMINAS: ‘BATALHA’ COM A TERNIUM

Por Rennan Setti



Operações da Usiminas — Foto: Bloomberg

A Latache, gestora de Renato Azevedo e acionista de empresas como Oncoclínicas, é a investidora por trás do fundo misterioso que comprou uma fatia de 5,13% da Usiminas no ano passado. O plano do veículo, agora, é chacoalhar a gestão da companhia — ou seja, comprar uma briga com a gigante ítalo-argentina Ternium, que controla a Usiminas.

Como informou, há pouco, Lauro Jardim, a Latache está indicando conselheiros para disputar vagas na assembleia que acontece amanhã.

A coluna Capital apurou que, nas últimas semanas, a Latache vem costurando apoio para a estratégia junto a outros acionistas da Usiminas. Entre eles está a família Batista, da JBS, que, como revelou a coluna, também se tornou acionista da siderúrgica no ano passado. Tanto a JBS quanto a Latache compraram suas participações das mãos da CSN, de Benjamin Steinbruch, que foi forçado a se desfazer da participação por decisão do Cade e que travava batalha com a Ternium havia anos.

A Latache também conversou com outros minoritários, como a gestora Kapitalo e o megainvestidor Lírio Parisotto.

— O Benjamin (Steinbruch), quando vendeu, queria gente que aguentasse a briga com os argentinos (Ternium) — disse à coluna uma pessoa que acompanhou o movimento.

Processo

A Latache parece ter preservado sua identidade como investidora do fundo Vera Cruz — que é acionista da Usiminas — até a véspera da assembleia da siderúrgica, na busca de um efeito surpresa.

Como informou a coluna no mês passado, a aquisição da fatia da Usiminas pelo fundo Vera Cruz virou um processo sancionador na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). À época, o fundo era administrado pela Reag. A compra da fatia pelo veículo se deu poucas semanas antes de a Reag ser o principal alvo da operação Carbono Oculto, que revelou o uso de fundos de investimento pelo crime organizado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2026

UMA SURPRESA NA ASSEMBLEIA DA USIMINAS MARCADA PARA ELEGER O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Por Lauro Jardim



Vista aérea da usina siderúrgica Usiminas em Ipatinga, no Vale do Aço, em Minas Gerais — Foto: Agência O Globo

Tem tudo para ser quente a Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária da Usiminas marcada para amanhã com o objetivo de eleger por voto múltiplo os novos integrantes do conselho de administração.

A Latache Capital, gestora ativista comandada por Renato Azevedo e que se especializou em litígios barulhentos — como as brigas com Funcef, Bodytech, Rabobank, Oncoclinicas e Marfrig/BRF —

parece ter a siderúrgica mineira como novo alvo.

A Latache não só vai participar na qualidade de gestora do Fundo Vila Rica, detentor de mais de 5% do capital da Usiminas, como pretende eleger conselheiros.

Está indicando dois candidatos: Marco Aurelio Gonçalves (tendo como suplente Fernando Martins da Poça) e Stefan Lourenço de Lima (e, como suplente Sergio Clemente).

A Usiminas, depois de uma longa disputa com a CSN, é hoje controlada pela italiana Ternium.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ACIONISTAS DO BRB APROVAM PROPOSTA QUE ABRE CAMINHO PARA APORTE DE ATÉ R\$ 8,86 BILHÕES

Governo do Distrito Federal, controlador do Banco de Brasília, não comunicou como fará a injeção de recursos para cobrir o rombo deixado pelo Banco Master

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — Os acionistas do Banco de Brasília (BRB) aprovaram a proposta de aumento de capital que permitirá um aporte de até R\$ 8,86 bilhões na instituição para cobrir o rombo deixado pelo Banco Master.



O Conselho de Administração do Banco de Brasília (BRB) aprovou a proposta de aumento de capital que permitirá um aporte de até R\$ 8,86 bilhões na instituição para cobrir o rombo deixado pelo Banco Master. Foto: Joédson Alves/Agência Brasil

A reunião ocorreu na manhã desta quarta-feira, 22. A proposta aprovada autoriza o BRB a aumentar o capital para receber uma injeção de recursos novos do controlador, que é o governo do Distrito Federal.

O rombo deixado pelo Master no Banco de Brasília é calculado em R\$ 8,8 bilhões. Segundo fontes do banco estatal, se o governo injetar R\$ 6,6 bilhões, o valor já é suficiente para manter a instituição funcionando e cumprir o Índice de Basileia — uma espécie de saúde financeira dos bancos exigida pelo Banco Central.

O governo do DF, no entanto, não comunicou como fará esse aporte. A gestão distrital está sem dinheiro em caixa e busca alternativas para levantar o dinheiro. O governo pediu um empréstimo ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC) e tenta se financiar com outros bancos, mas não recebeu retorno positivo até o momento.

Outras opções entraram no radar, como uma operação de securitização da dívida do Distrito Federal, que levaria o governo a vender parte da dívida no mercado e antecipar os valores que tem para receber de credores, e um pedido de socorro ao governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que se recusa a participar do socorro no momento. O governo do DF não tem nota de crédito suficiente para receber ajuda financeira da União.

Na noite de segunda-feira, 20, o BRB comunicou ao mercado financeiro que assinou um acordo com a gestora Quadra Capital para vender R\$ 15 bilhões em ativos que eram do Banco Master e que ainda estão no balanço do BRB. Esses ativos estão se desvalorizando e estavam contribuindo para o derretimento do banco. O BRB deve ter um alívio na liquidez, se efetivar a venda da carteira, mas ainda precisará do aporte para resolver o rombo no patrimônio.

Durante a reunião de acionistas, o representante da Associação Nacional dos Empregados Ativos e Aposentados do Banco de Brasília (ANEABRB), Luiz Fernando Martins, defendeu uma mudança na forma de aporte pelo Distrito Federal e pediu a suspensão da deliberação.

Segundo a proposta da associação, a capitalização não seria feita por meio de subscrição privada de ações, como propôs a cúpula do banco, mas com um aporte via reserva de capital. Na prática, a mudança faria com que os recursos ficassem uma reserva do patrimônio do BRB sem diluir a participação acionária de outros acionistas, como a própria ANEABRB.

O representante criticou a ausência de balanço auditado do BRB de 2025, a falta de memória de cálculo e laudo independente do preço de emissão das ações e a falta de análise do uso de imóveis públicos no plano de socorro ao banco. Para ele, a venda de ativos do Master por R\$ 15 bilhões agravaria ainda mais a situação, pois o valor das irregularidades seria superior a R\$ 20 bilhões.

“Não há como se deliberar o aumento de capital sem saber o valor do prejuízo, sem saber o valor que vai ser necessário, sem ter números auditados”, afirmou. A proposta não foi deliberada e o conselho acabou aprovando o plano original.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/04/2026

OPINIÃO - A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL RESOLVERÁ OS ROMBOS NAS FINANÇAS DOS GOVERNOS DOS PAÍSES RICOS?

Como o uso de drones pelo Irã demonstrou, a evolução da guerra em um mundo impulsionado pela IA pode corroer a vantagem militar americana e disparar os gastos com defesa

Por Kenneth Rogoff

HONG KONG — Muitas pessoas parecem convencidas de que os ganhos de produtividade da IA resolverão o problema dos déficits orçamentários insustentáveis nas economias avançadas. A ideia é que, ao inundar os governos com maiores receitas tributárias, a IA fará com que até mesmo os países mais perdulários apresentem déficits cada vez menores.

Isso pode fazer sentido. Mas há muitos outros motivos para acreditar que tais expectativas sejam perigosamente otimistas. Para começar, a IA provavelmente aumentará a participação do capital na produção, ao mesmo tempo que reduzirá a participação do trabalho, o que tende a diminuir a arrecadação de impostos.

Na ausência de um esforço determinado para aumentar os impostos sobre a renda do capital — o que se torna cada vez mais difícil à medida que a riqueza se torna mais concentrada, politicamente poderosa e móvel —, é improvável que a receita tributária cresça tão rapidamente quanto a produção.



O Comitê de Desenvolvimento do Banco Mundial se reuniu em Washington (EUA) na quinta-feira, 16 Foto: Kent Nishimura/AFP

Além disso, mesmo que as receitas aumentem, que garantia há de que o sistema político não responderá simplesmente aumentando ainda mais os gastos e os déficits? Afinal, as economias avançadas já são muito ricas. Em princípio, poderiam ter administrado melhor suas finanças se seus líderes tivessem considerado politicamente conveniente fazê-lo. Mas ser rico nunca foi um obstáculo para a falência.

Os eleitores mal começaram a se adaptar à realidade de um mundo com taxas de juros mais altas, onde o declínio demográfico e o aumento expressivo das necessidades de gastos com defesa introduziram novos custos significativos. À medida que o eleitor mediano envelhece, os sistemas já tendenciosos contra os jovens se tornarão ainda mais assim.

Uma preocupação mais imediata é que a transição para a IA não será tranquila. Muitos temem um aumento acentuado no desemprego, à medida que as empresas dispensam trabalhadores de escritório.



Alguns comentaristas descartam esses alertas como “apocalípticos”, mas poderiam se perguntar por que tantos pesquisadores de IA renomados compartilham dessa visão. (Embora alguns possam ter interesse financeiro em promover o poder de seus modelos, muitos especialistas independentes compartilham da mesma opinião.)

O contraponto é que ainda haverá muitos bens e, principalmente, serviços que exigirão uma grande participação humana num futuro próximo. Mesmo que a IA possa executar algumas tarefas a baixo custo, os humanos serão muito bem remunerados para fazer o que a IA e os robôs não conseguem. Isso também pode estar certo, mas a velocidade com que a revolução da IA parece estar se desenrolando levanta dúvidas sobre a rapidez com que os trabalhadores serão capazes e estarão dispostos a se adaptar.

Talvez os trabalhadores de escritório desempregados se mostrem mais flexíveis do que aqueles que perderam seus empregos na indústria manufatureira nas últimas décadas. Mesmo assim, a mudança pode ocorrer mais rapidamente do que qualquer coisa que já tenhamos vivenciado.

Talvez a questão mais séria e imediata seja que, apesar do enorme potencial da IA para melhorar a vida, ela também pode causar problemas profundos na ausência de uma regulamentação adequada.

O setor financeiro está apenas começando a se dar conta do risco de que novas ferramentas de programação de IA possam ajudar agentes mal-intencionados a invadir sistemas antes considerados seguros. Da mesma forma, os deepfakes estão se tornando onipresentes online, onde podem ameaçar a estabilidade política, tornando impossível para qualquer pessoa confiar no que vê.

Em princípio, os próprios controles de segurança das empresas de IA poderiam evitar esses problemas. Mas, com a regulamentação governamental praticamente inexistente, os desenvolvedores de modelos estão mais focados em obter vantagem no que consideram uma corrida sem regras do que na segurança.

Ainda mais sinistros são os usos militares da IA, que poderiam desfazer todos os benefícios da tecnologia na ausência de algum tipo de acordo internacional sobre o assunto. Muito já se escreveu sobre o risco de drones e robôs programados para matar um inimigo de forma independente, sem orientação humana.

Atualmente, nem mesmo um campeão mundial tem chance contra um computador no xadrez. Se os generais humanos não conseguirem igualar o tempo de reação e a capacidade de planejamento profundo dos generais de IA, o resultado poderá ser uma escalada descontrolada de conflitos onde o julgamento humano de ambos os lados poderia ter produzido um desfecho mais pacífico.

Se a IA não representa um benefício inquestionável para as economias avançadas, o cenário é ainda mais complexo para os países em desenvolvimento.

A Índia, ainda pobre, tem sido uma das grandes economias de crescimento mais rápido do mundo nos últimos anos, superando em muito a taxa de crescimento da China. Mas as exportações de serviços (terceirização), talvez a joia da coroa da economia indiana, estão agora extremamente vulneráveis à concorrência da IA.

Mesmo que os trabalhadores administrativos indianos que desempenham funções remotas recebam salários muito inferiores aos dos trabalhadores administrativos em países ricos, a IA poderia custar ainda menos.

É claro que alguns países podem se destacar como grandes vencedores, apesar de todos esses custos. A Coreia do Sul, por exemplo, encontrou um nicho na fabricação de chips de memória essenciais para o desenvolvimento da IA, e o Japão tem explorado oportunidades semelhantes.

E quanto aos Estados Unidos? Como país que impulsiona o desenvolvimento da IA (assim como a China), pode parecer seguro presumir que será um vencedor certo, e é certamente o que os mercados

de ações americanos pensam. Mas, se for esse o caso, os EUA provavelmente se verão na linha de frente das perdas de empregos e da ruptura social causadas pela IA.

Dadas as profundas divisões políticas americanas, não há razão para acreditar que a transição será bem administrada. E, como o uso de drones pelo Irã demonstrou, a evolução da guerra em um mundo impulsionado pela IA pode corroer a vantagem militar americana e forçar um aumento acentuado nos gastos com defesa.

Embora a IA possa potencialmente ajudar a resolver o problema dos déficits orçamentários insustentáveis nos EUA e em outros lugares, é muito mais provável que ela piore a situação antes de melhorá-la. Diante de perturbações que afetam toda a sociedade, os formuladores de políticas podem descobrir que a prudência fiscal é a última coisa em que pensam.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/04/2026

POR QUE O ESTREITO DE ORMUZ, ABERTO OU FECHADO, PODE NÃO VOLTAR AO NORMAL

Setor de energia está se preparando para um futuro em que esse ponto de estrangulamento na costa sul do Irã tenha uma importância muito menor

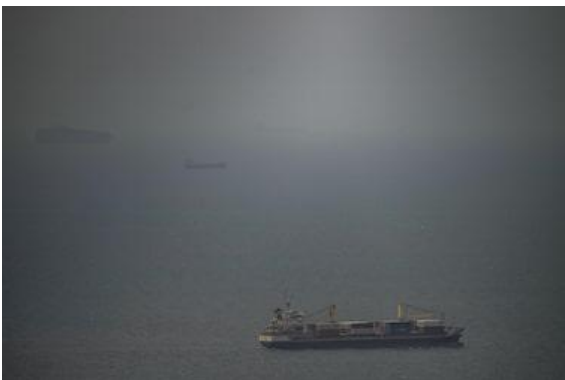
Por Rebecca F. Elliott (The New York Times)

Mesmo que o Estreito de Ormuz volte a ser aberto, executivos e analistas do setor afirmam que a indústria não poderá mais contar com ele como antes. Para o estreito, não há como voltar ao normal.

Países de toda a região estão explorando a construção, expansão ou reabilitação de infraestruturas que contornariam o estreito.

E as nações que importam combustível da região estão correndo para garantir petróleo e gás de outros lugares, implementando medidas de conservação e recorrendo a alternativas como o carvão. É provável que essas estratégias mudem com o tempo. O uso atual do carvão pode dar lugar a maiores investimentos em energia solar e energia nuclear, por exemplo.

Não importa o que aconteça daqui para frente, o Irã não esquecerá como é fácil interromper o tráfego marítimo pelo estreito, o que significa que as empresas de energia e os consumidores devem se preparar para um futuro muito diferente.



Navio de carga com bandeira da Jordânia navega no Golfo Pérsico em direção ao Estreito de Ormuz, nos Emirados Árabes Unidos, nesta quarta-feira, 22 Foto: AP

“Desde o momento em que os mísseis começaram a cair e os drones a atacar, ficou muito claro que não haveria volta”, disse Badr Jafar, empresário que atua como enviado especial para assuntos comerciais e filantrópicos dos Emirados Árabes Unidos.

Para conter a atual crise energética, a Arábia Saudita e os Emirados redirecionaram parcelas substanciais do petróleo que produzem para portos distantes do Estreito de Ormuz, por meio de oleodutos construídos há anos em preparação para uma crise. O Iraque também começou recentemente a enviar uma pequena quantidade de petróleo para a Turquia por um oleoduto que tem entrado e saído de serviço há anos devido a conflitos políticos e armados.



Mais de 7 milhões de barris de petróleo estão sendo transportados para fora do Golfo Pérsico todos os dias por uma dessas rotas, um aumento em relação aos menos de 4 milhões de barris por dia antes da guerra, de acordo com a Agência Internacional de Energia (AIE).

Mas isso representa apenas uma fração dos 20 milhões de barris de petróleo que atravessavam o estreito diariamente antes da guerra. E os oleodutos não oferecem solução para países geograficamente isolados, como o Kuwait e o Catar. Eles também são de pouca utilidade para o transporte de alumínio, fertilizantes e outras mercadorias.

Por essas razões, sem mencionar os objetivos geopolíticos, a reabertura do estreito continua sendo muito importante. A centralidade do estreito é a razão pela qual os preços internacionais do petróleo despencaram 9% na sexta-feira, atingindo seus níveis mais baixos desde a segunda semana da guerra, depois que o ministro das Relações Exteriores do Irã afirmou que o estreito estaria “completamente aberto”.

Mas Teerã mudou de rumo no dia seguinte, depois que o presidente Trump deixou claro que as forças americanas continuariam bloqueando embarcações que viajassem de e para portos iranianos. Posteriormente, os Estados Unidos apreenderam um navio cargueiro com bandeira iraniana que, segundo Trump, havia tentado contornar o bloqueio americano.

Essa troca de golpes reforçou a ideia de que a livre passagem pelo estreito pode ser interrompida por qualquer potência mundial determinada a fazê-lo.

“O Estreito de Ormuz terá menos importância em 2030 ou 2035 do que tinha em janeiro”, afirmou Elliott Abrams, que atuou como representante especial para o Irã e a Venezuela durante o primeiro governo Trump. “As pessoas encontrarão alternativas.”

Algumas opções mais simples incluem a expansão de oleodutos, capacidade de armazenamento e portos existentes na Arábia Saudita e nos Emirados. Mas isso resolveria apenas uma parte do problema. A maioria dos países do Golfo não tem o benefício de acesso a outra costa que fique fora do estreito.

O Iraque, que está entre os países sem outra costa, propôs a construção de um novo oleoduto até o Mar Mediterrâneo, passando pela Síria.

Conflitos políticos frequentemente impediram tais projetos transfronteiriços no passado. Um oleoduto do Iraque, passando pela Arábia Saudita, até o Mar Vermelho, foi construído na década de 1980. Mas a Arábia Saudita o fechou em 1990, depois que Saddam Hussein, o líder iraquiano, invadiu o Kuwait.

Agora, com poucas alternativas viáveis, no mês passado o Iraque foi forçado a interromper a produção de cerca de três milhões de barris de petróleo por dia, segundo a AIE.

“É possível traçar belas linhas no mapa”, disse Robin Mills, diretor executivo da Qamar Energy, uma empresa de consultoria sediada em Dubai, nos Emirados. “Tentar fazer com que isso aconteça na realidade é outra história.”

Jafar, empresário dos Emirados e enviado especial, expressou otimismo de que a guerra possa inspirar o tipo de cooperação regional que antes era difícil de alcançar.

“Não há nada como um senso de urgência e a necessidade imperativa de nos desvincular desse ponto de estrangulamento para que possamos ver esse tipo de coisa se concretizando”, disse Jafar. “Não é impossível, longe disso.”

Esse tipo de infraestrutura provavelmente custaria bilhões de dólares — e potencialmente dezenas de bilhões para projetos maiores. Dito isso, crises como a que o mundo está enfrentando também são caras.

“Um ou dois meses de uma interrupção como essa já compensam o investimento”, disse Mills, referindo-se a projetos menores, como a expansão de alternativas já existentes.

É claro que nenhuma alternativa seria totalmente à prova de falhas, como o Irã demonstrou ao atacar instalações energéticas em toda a região. Mas ter mais opções torna mais difícil para os países interromperem o fornecimento de energia proveniente da região.

Os importadores de energia também estão agindo rapidamente para diversificar fora do Golfo Pérsico, seja comprando mais combustível dos Estados Unidos ou fazendo planos para reiniciar usinas nucleares. Essas tendências provavelmente serão duradouras, dizem especialistas em energia. Elas poderiam dar vantagem aos produtores de petróleo e gás que não estão à mercê de pontos de estrangulamento marítimos e acelerar a transição para longe do petróleo e do gás.

Mas reformular as rotas de comércio de energia para priorizar a resiliência — em vez da eficiência — será caro. Tais investimentos levarão tempo e provavelmente elevarão os preços da energia para os consumidores, disse Spencer Dale, que até recentemente era economista-chefe da petrolífera BP, com sede em Londres.

“O mundo está agora mais incerto, mais vulnerável do que antes”, disse Dale, atualmente professor visitante na London School of Economics and Political Science. A resposta racional é compensar isso, tornando o sistema energético mais resiliente às turbulências geopolíticas, afirmou ele. “Mas tudo isso tem um custo.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/04/2026

OPINIÃO - GEOPOLÍTICA DOS FERTILIZANTES: CAMINHOS PARA REDUZIR A VULNERABILIDADE DO AGRO BRASILEIRO

Agricultura de precisão, manejo sítio-específico e uso intensivo de dados permitem reduzir o consumo de fertilizantes sem perda de produtividade

Por Celso Moretti

A escalada recente das tensões no Estreito de Ormuz não é um evento distante. Trata-se de um sinal direto de risco para o agronegócio brasileiro. Por ali transita cerca de 20% do petróleo global - base energética da produção de fertilizantes nitrogenados. Em um país altamente dependente de importações, cada instabilidade geopolítica se traduz em aumento de custos e incerteza no campo. A vulnerabilidade brasileira é conhecida. O que falta é tratá-la como prioridade estratégica.

O Brasil consolidou-se como potência agrícola global, mas sobre bases frágeis no que diz respeito a insumos. Importa mais de 80% dos fertilizantes que consome. Isso expõe o produtor a choques externos - conflitos, sanções ou restrições comerciais - sobre os quais não há controle. Em 2025, o País bateu recorde: 45,5 milhões de toneladas de fertilizantes importados. O problema, longe de novo, se intensifica.



A resposta tem sido insuficiente. O Plano Nacional de Fertilizantes apresenta diretrizes corretas, mas sua implementação é lenta. O País acumula diagnósticos consistentes, mas carece de execução. Enquanto isso, o ambiente internacional se torna mais instável e menos previsível.

Colheita de feijão na Fazenda Primavera, em Sorriso (MT) Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Reduzir a dependência externa não é escolha ideológica - é imperativo econômico. O primeiro passo é diversificar fornecedores. A concentração atual - países



do Golfo, Rússia, Belarus e China - amplia riscos desnecessários. Ampliar acordos com países como Marrocos e Canadá, além de estruturar contratos de longo prazo com garantias de fornecimento, é uma agenda pragmática. Mas diversificar não resolve o problema da dependência sozinho. É preciso produzir mais fertilizantes no Brasil. A retomada da indústria nacional, especialmente nitrogenados baseados em gás natural, deve ser prioridade.

O investimento da Petrobras na Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN III), no Mato Grosso do Sul, com operação prevista apenas para 2029, evidencia o descompasso entre urgência e execução. O País reage lentamente a um problema que avança rapidamente. No caso do potássio, o entrave é institucional. Projetos como o de Autazes (AM) permanecem paralisados em meio a insegurança jurídica e conflitos socioambientais. Sem um modelo de governança que concilie exploração mineral e direitos territoriais, o Brasil continuará dependente, mesmo dispondo de reservas relevantes.

Há, porém, um caminho imediato e subexplorado: aumentar a eficiência no uso. Agricultura de precisão, manejo sítio-específico e uso intensivo de dados permitem reduzir o consumo sem perda de produtividade. Trata-se de uma mudança estrutural: sair da lógica média e avançar para a gestão de variabilidade. Nesse campo, o Brasil tem vantagem competitiva. O avanço dos bioinsumos, como a fixação biológica de nitrogênio e bactérias mobilizadoras de fósforo, já permite reduzir o uso de fertilizantes em várias cadeias produtivas. Em determinadas culturas, ganhos de eficiência podem representar reduções de 10% a 20% no uso de fertilizantes, contribuindo diretamente para mitigar a dependência externa. É uma agenda que combina eficiência econômica e sustentabilidade - e pode ser ampliada rapidamente.

Outro ponto crítico é a logística. O custo do fertilizante não é apenas o preço de compra, mas também o de distribuição. Gargalos em portos, ferrovias e armazenagem elevam custos e reduzem competitividade. Investimentos no Arco Norte e na integração logística são essenciais para melhorar a eficiência do sistema.

No plano internacional, fertilizantes precisam ser tratados como insumos estratégicos. Em um setor que responde por quase 30% do PIB e 50% das exportações, segurança de abastecimento deve ser prioridade da diplomacia econômica. O Brasil precisa atuar de forma mais assertiva em acordos e fortalecer parcerias para reduzir sua exposição a choques externos.

A crise em Ormuz não cria o problema - apenas o torna mais visível. E, ao fazê-lo, abre uma oportunidade: transformar vulnerabilidade em estratégia. O objetivo não é autossuficiência, mas resiliência. A capacidade desejada de enfrentar choques sem comprometer a competitividade do setor que sustenta a economia brasileira. O diagnóstico já está feito. O risco, agora, é a inação.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 22/04/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

NAVIOS SÃO ATACADOS EM ORMUZ DEPOIS DE TRUMP PRORROGAR CESSAR-FOGO

Três navios relatam terem sido alvejados no estreito em meio à incerteza sobre a retomada das negociações de paz

Por Steve Holland, Parisa Hafezi e Jonathan Allen, Em Reuters — Washington e Dubai

O Irã afirmou ter apreendido dois navios no Estreito de Ormuz nesta quarta-feira, reforçando o controle sobre a via marítima estratégica para os mercados de petróleo e gás globais depois de o presidente

dos Estados Unidos, Donald Trump, ter prorrogado o cessar-fogo com o país, mesmo sem sinais de retomada das negociações de paz.



Navios ancorados na costa da Península de Moçandã, Omã — Foto: Reuters

A agência semioficial iraniana Tasnim informou que a Guarda Revolucionária apreendeu duas embarcações por violações marítimas e as escoltou até águas iranianas. Esta foi a primeira vez que o Irã apreendeu navios desde o início da guerra, no dia 28 de fevereiro.

A Guarda Revolucionária acusou os navios apreendidos hoje, o MSC Francesca (de bandeira panamenha) e o Epaminondas (de bandeira liberiana), de operarem sem as autorizações necessárias e de adulterarem seus sistemas de navegação.

O Epaminondas, operado por uma empresa grega, relatou ter sido alvo de disparos a cerca de 20 milhas náuticas de Omã. Informou que sofreu danos na ponte de comando após ser atingido por tiros e que ninguém ficou ferido no incidente.

Um terceiro navio porta-contêineres de bandeira liberiana foi alvo de disparos na mesma área, mas não sofreu danos e retomou a navegação, segundo fontes de segurança marítima.

A Guarda Revolucionária do Irã também alertou que qualquer perturbação da ordem e da segurança no Estreito de Ormuz será considerada uma "linha vermelha", segundo a Tasnim.

Trump afirmou nas redes sociais na noite de ontem que os EUA concordaram com um pedido do Paquistão, mediador nas conversas, de "suspender nosso ataque" ao Irã até "que seus líderes e representantes apresentem uma proposta unificada".

Uma fonte informada sobre o assunto confirmou nesta quarta-feira que Trump não estabeleceu um prazo para a extensão do cessar-fogo. Na postagem nas redes sociais, o presidente americano disse que a trégua se manteria "até que as discussões sejam concluídas, de uma forma ou de outra".

Trump manteve o bloqueio naval da Marinha dos EUA ao comércio marítimo iraniano. O Irã considera o bloqueio um ato de guerra e afirmou que, enquanto ele continuar, não suspenderá o fechamento do estreito, o que provocou uma crise energética global.

Em demonstração de desafio, o Irã exibiu alguns de seus mísseis balísticos em um desfile em Teerã na noite de terça-feira, com imagens na TV estatal mostrando grandes multidões acenando bandeiras iranianas e um banner ao fundo com um punho estrangulando o estreito.

As legendas diziam: "Sob controle do Irã indefinidamente" e "Trump não pôde fazer absolutamente nada", em referência à via marítima.

O Paquistão, que tem atuado como mediador, ainda tentava reunir as partes para negociações após ambas não comparecerem às conversas de última hora na terça-feira, antes de o cessar-fogo de duas semanas expirar.

"Estávamos todos preparados para as negociações, o cenário estava montado", disse à Reuters um funcionário paquistanês informado sobre os preparativos. "Se você me perguntar honestamente, foi um revés que não esperávamos, porque os iranianos nunca se recusaram, estavam dispostos a comparecer e ainda estão."

Ao longo da guerra, o Irã efetivamente fechou o Estreito de Ormuz para navios que não os seus, atacando embarcações que tentam transitar sem sua permissão. Cerca de 20% do petróleo mundial e do gás natural liquefeito normalmente passa por essa via.

Com o anúncio de ontem, Trump recuou novamente no último momento após ameaças de bombardear usinas de energia e pontes do Irã, uma ameaça condenada pela ONU e outros como potencialmente constituindo crimes de guerra. O Irã havia dito que atacaria seus vizinhos árabes caso sua infraestrutura civil fosse atingida.

Antes do último anúncio de Trump, uma autoridade iraniana de alto escalão havia dito à Reuters que os negociadores do Irã estavam dispostos a participar de outra rodada de negociações.

Mas ao longo de terça-feira o Irã afirmou publicamente que ainda não havia concordado em participar, enquanto uma delegação dos EUA liderada pelo vice-presidente americano, J.D. Vance, acabou não deixando Washington.

Uma primeira rodada de negociações, há 11 dias, não produziu acordo.

Washington quer que o Irã abandone o urânio altamente enriquecido e desista de novo enriquecimento para evitar que obtenha uma arma. O Irã, que afirma que seu programa nuclear é pacífico, quer o fim da guerra, a suspensão das sanções, reparações por danos e o reconhecimento de seu controle sobre o estreito.

Um ataque israelense matou duas pessoas no sul do Líbano nesta quarta-feira, informou a agência estatal libanesa, e o Hezbollah disse ter lançado um drone de ataque contra forças israelenses no sul, agravando ainda mais o cessar-fogo entre o grupo apoiado pelo Irã e Israel.

O cessar-fogo no Líbano havia sido uma pré-condição para o Irã concordar com negociações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/04/2026

GUERRA COM IRÃ PODE CAUSAR DESTRUIÇÃO SISTÊMICA DA DEMANDA POR GÁS, DIZ CHEFE DE FÓRUM INTERNACIONAL DO SETOR

Philip Mshelbila afirmou que 2026 deve ser um ano crucial para o setor, com um mercado global de gás apertado passando a um cenário de excesso de oferta

Por America Hernandez, Em Reuters — de Paris



Instalações de produção de gás natural liquefeito (GNL) da QatarEnergy, em meio ao conflito entre EUA e Israel com o Irã, na Cidade Industrial de Ras Laffan, Catar, 2 de março de 2026. — Foto: Stringer / Reuters

A destruição da demanda por gás natural atualmente provocada pela guerra com o Irã, à medida que governos adotam medidas para mitigar a crise, corre o risco de se tornar estrutural caso o conflito persista, afirmou nesta quarta-feira o chefe do Fórum dos Países Exportadores de Gás.

Desde o início da crise no Oriente Médio, no fim de fevereiro, mais de 500 milhões de barris de petróleo bruto e condensado foram retirados do mercado global, segundo dados da Kpler — a maior interrupção no fornecimento de energia da história moderna.

Países dependentes do fornecimento do Golfo reagiram passando a queimar carvão e acelerando a transição para energias renováveis.

Falando na conferência Invest in African Energy, em Paris, Philip Mshelbila — secretário-geral da entidade que representa uma dúzia de países detentores de 70% das reservas comprovadas de gás natural do mundo — disse que tais medidas são, por enquanto, uma resposta de curto prazo à crise.

“Se o conflito terminasse hoje, o mundo se recuperaria em seis meses a um ano. Mas, se durar seis meses, essas mudanças impulsivas que estamos vendo podem se tornar estruturais”, afirmou.

Ele disse que 2026 deve ser um ano crucial para o setor, com um mercado global de gás apertado passando a um cenário de excesso de oferta.

“Claramente esse conflito alterou esse cenário, e ainda não está claro se é apenas um atraso ou se, de fato, esse excesso de oferta chegará a existir”, disse Mshelbila.

Dirigindo-se a uma plateia que incluía ministros de energia africanos, Mshelbila afirmou que produtores africanos de gás estão perdendo a oportunidade de ocupar o espaço deixado pelas interrupções no Oriente Médio e pelas restrições ao transporte pelo Estreito de Hormuz.

“Infelizmente, embora alguns países africanos tenham capacidade excedente tanto em GNL quanto em gás por gasodutos, a maioria — senão todos — não está produzindo em plena capacidade”, disse.

“Se você olhar os gasodutos de exportação para a Europa, a partir da Argélia ou da Líbia, nenhum deles está operando com capacidade total”.

Como resultado, produtores americanos estão capturando os mercados de gás da Europa e da Ásia, afirmou Mshelbila.

“Normalmente, em uma situação de crise, isso é uma oportunidade: preencher o espaço, conquistar o mercado. Infelizmente estamos perdendo essa chance, porque não temos produção suficiente no upstream para abastecer a infraestrutura”, disse. “As reservas existem, mas ainda estão no subsolo”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/04/2026

PAÍSES DO GOLFO TEMEM QUE NEGOCIAÇÕES COM OS EUA CONSOLIDEM CONTROLE DO IRÃ SOBRE ORMUZ

Ameaças de Teerã ao transporte marítimo no Golfo durante a guerra quebraram tabus de longa data em torno do estreito, tornando pela primeira vez sua interrupção um instrumento realista de negociação

Por Samia Nakhoul, Em Reuters — Dubai



Embarcações paradas perto de Ormuz durante a guerra — Foto: Benoit Tessie/Reuters

Um alerta do ex-presidente russo Dmitry Medvedev cristalizou temores entre países do Golfo Pérsico de que a reabertura do Estreito de Ormuz possa ser o máximo que as negociações entre EUA e Irã conseguirão alcançar, ficando aquém de uma desescalada mais ampla da guerra considerada vital pela região.

Autoridades e analistas esperam que a próxima rodada de negociações, prevista para ocorrer no Paquistão, concentre-se cada vez mais não nos mísseis do Irã ou em seus aliados regionais, mas nos limites de enriquecimento de urânio e em como lidar com a influência iraniana sobre o estreito, a rota marítima de petróleo mais crítica do mundo.



Representantes de países do Golfo alertam que essa abordagem corre o risco de consolidar o controle do Irã sobre o fornecimento de energia do Oriente Médio ao administrar, em vez de dismantlar, sua influência, priorizando a estabilidade econômica global mesmo deixando de fora da tomada formal de decisões os países mais expostos às consequências energéticas e de segurança.

Embora as negociações permaneçam travadas sobre o enriquecimento de urânio — com o Irã rejeitando tanto o enriquecimento zero quanto às exigências de enviar seus estoques para o exterior — autoridades do Golfo dizem que a própria mudança de prioridades já é preocupante.

“No fim das contas, Ormuz será a linha vermelha”, disse uma fonte do Golfo próxima a círculos governamentais. “Antes não era um problema. Agora é. Os parâmetros mudaram”.

As ameaças do Irã ao transporte marítimo no Golfo durante a guerra quebraram tabus de longa data em torno do estreito, tornando sua interrupção um instrumento realista de negociação pela primeira vez.

O papel central de Ormuz foi explicitado de forma direta por Medvedev, vice-presidente do Conselho de Segurança da Rússia, em uma publicação no X em 8 de abril.

“Não está claro como a trégua entre Washington e Teerã vai se desenrolar”, disse Medvedev. “Mas uma coisa é certa — o Irã testou suas armas nucleares. Elas se chamam Estreito de Ormuz. Seu potencial é inesgotável”.

A declaração retratou o estreito como uma alavanca que permite ao Irã elevar custos e moldar regras sem ultrapassar o limiar nuclear.

Autoridades de segurança iranianas, em privado, ecoam essa visão, descrevendo Ormuz não como uma contingência, mas como um instrumento de dissuasão preparado há muito tempo.

“O Irã se preparou durante anos para um cenário envolvendo o fechamento do Estreito de Ormuz, planejando cada etapa”, disse uma fonte sênior de segurança iraniana. “Hoje, é uma das ferramentas mais eficazes do Irã — uma forma de alavancagem geográfica que serve como um poderoso elemento de dissuasão”.

A fonte descreveu o estreito como um “ativo dourado, inestimável, enraizado na geografia do Irã — algo que o mundo não pode retirar justamente por derivar de sua localização”.

Uma segunda fonte iraniana, próxima à Guarda Revolucionária, foi além, sugerindo que um tabu de longa data em torno do uso de Ormuz foi agora rompido.

Essa fonte descreveu Ormuz como uma “espada desembainhada” que os EUA e os países da região não podem ignorar, fornecendo à região uma alavanca contra potências externas.

O que mais preocupa os países árabes do Golfo, dizem analistas, é que, embora mísseis, drones e aliados iranianos tenham atacado repetidamente a região, as negociações estão sendo cada vez mais enquadradas quase exclusivamente em torno de Ormuz devido ao seu impacto econômico global, marginalizando as preocupações de segurança do Golfo.

No centro da disputa sobre Ormuz está menos quem controla o estreito e mais quem define as regras de passagem, dizem fontes do Golfo, refletindo uma mudança mais ampla de normas internacionais fixas para arranjos baseados no poder.

Ebtesam Al-Ketbi, presidente do Emirates Policy Center, expõe um desequilíbrio entre aqueles que definem as regras e aqueles que arcam com as consequências quando elas são quebradas. “O que está se formando hoje não é um acordo histórico”, disse Al-Ketbi à Reuters, “mas uma engenharia deliberada de um conflito sustentável”.



“Quem está sofrendo com mísseis e aliados?” acrescentou. “Israel, e especificamente os países do Golfo. Um bom acordo para nós incluiria (tratar de) mísseis, aliados — e Ormuz. E parece que eles não se importam com os mísseis ou os aliados”.

Analistas alertam que essa abordagem nas negociações não resolveria tanto as tensões quanto estabilizaria as tensões em níveis administráveis, um resultado que pode agradar Washington e Teerã, mas que corre o risco de consolidar a instabilidade para os países do Golfo sob ameaça de mísseis.

A guerra entre EUA e Israel contra o Irã, iniciada em 28 de fevereiro, já deixou economias do Golfo absorvendo os impactos, desde ataques a infraestruturas energéticas até aumento de custos de exportação e seguros. Rotas alternativas de exportação elevam custos e permanecem expostas às mesmas ameaças de mísseis iranianos.

Diplomatas dizem que autoridades do Golfo têm pressionado Washington contra um alívio total de sanções, defendendo uma abordagem gradual para testar o comportamento do Irã. Segundo eles, ameaças centrais permanecem sem solução, especialmente mísseis capazes de atingir capitais do Golfo e aliados armados usados como extensões do Estado iraniano.

Em todo o Golfo Árabe, o sentimento em relação a Washington varia de ressentimento silencioso a crescente frustração e confusão diante de decisões unilaterais dos EUA.

Abdulaziz Sager, presidente do Gulf Research Center, com sede na Arábia Saudita, disse que lidar com a questão iraniana exige “uma abordagem diferente”.

“Os EUA são parte integrante da segurança regional”, acrescentou. “Mas isso não significa agir unilateralmente — avançar completamente sem envolver a região”.

Embora líderes do Golfo se irriem com a exclusão, eles admitem, em público e em privado, que as capacidades militares dos EUA continuam a moldar os resultados por sua superioridade incomparável.

O acadêmico dos Emirados Árabes Unidos Abdulkhaleq Abdulla disse que os países do Golfo sobreviveram à guerra em grande parte graças às suas próprias defesas e a armamentos sofisticados fornecidos pelos EUA, como os sistemas de defesa aérea Thaad e Patriot.

Ainda assim, embora indispensável, a atuação dos EUA não é infalível, disse Abdulla, citando o que chamou de subestimação da probabilidade de confronto em torno de Ormuz.

Os EUA têm reiteradamente se comprometido a defender seus aliados do Golfo durante a guerra por meio de cooperação em defesa aérea e antimísseis, segurança naval e proteção de infraestrutura crítica.

Uma das lições da guerra, dizem os países do Golfo, é o limite de depender de um único protetor externo, afirmou Mohammed Baharoon, diretor do centro de pesquisa B’huth, com sede em Dubai.

Governantes árabes do Golfo afirmam que há muito tempo alertam Washington contra um conflito com o Irã, mas permaneceram publicamente em silêncio desde o início da guerra. Essa cautela reflete não apenas diplomacia, mas também incerteza diante de um conflito cujos custos econômicos e de defesa recaem sobre eles, sem que tenham controle sobre suas decisões.

Agora, enquanto Washington e Teerã negociam, autoridades do Golfo argumentam que sua exclusão das conversas deixou de ser apenas uma questão regional e passou a ser global, dada a importância internacional de Ormuz.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/04/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EMPRESAS CONCLUEM LOGÍSTICA QUE LEVOU RODA GIGANTE DA CHINA PARA CUIABÁ

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 22/04/2026 - 17:29



Operação, conduzida pela Allog e Comexport, contou com 4 embarques marítimos entre estruturas e equipamentos, com desembarque em Santos e trecho rodoviário até capital mato-grossense. Projeto terá 108m de altura quando montado

Uma operação especial entregou peças e partes para a montagem de uma das maiores rodas gigantes da América Latina em Cuiabá (MT). Quando montada, a unidade terá 108 metros de altura, dezenas de estruturas metálicas, cabines de vidro e um eixo central de cerca de 70

toneladas. O projeto, conduzido pela Allog e Comexport, envolveu o transporte da estrutura desde a China até o Porto de Santos (SP), além de um trecho rodoviário da Baixada Santista até seu destino final, na capital mato-grossense.

Devido ao grande volume da carga e à dinâmica da produção na fábrica, a operação foi desenhada para quatro embarques marítimos distintos, reunindo estruturas metálicas de grande porte, cabines de vidro e componentes eletrônicos que darão forma à atração. Ao todo, a roda gigante contará com 42 cabines, cada uma com capacidade para seis a oito pessoas, com vista para a região da Chapada dos Guimarães. A estrutura está sendo instalada no Parque Novo Mato Grosso e promete se tornar um dos principais atrativos turísticos do Centro Oeste.

A gerente de contas de cargas de projeto do grupo Allog, Carolina Frei, ressaltou que essa estratégia foi essencial para viabilizar o transporte de peças superdimensionadas, otimizar prazos e garantir maior eficiência na consolidação da carga. A analista de vendas da Allog, Maria Luísa Gutowski Silva, acrescentou que a atuação das duas empresas começou ainda na origem, nas fábricas do exportador na China, exigindo uma reorganização do planejamento logístico para viabilizar a operação.

Maria Luísa explicou que, desde o início, o projeto demandou uma atuação estratégica e integrada, com visitas técnicas, reuniões operacionais e acompanhamento direto do processo de identificação, separação e preparação dos componentes para embarque. A execução também contou com o apoio de um engenheiro brasileiro, responsável por validar aspectos técnicos e garantir a conformidade das informações antes do embarque.

As estruturas metálicas de maior dimensão foram embarcadas como carga break bulk pelo Porto de Taicang, enquanto as cabines e componentes menores seguiram em contêineres abertos (flat rack) e contêineres fechados pelo porto de Shanghai. Entre os itens transportados, destaque para o eixo central da roda gigante, peça fundamental para a sustentação da estrutura. Com cerca de 16 metros de comprimento e aproximadamente 70 toneladas, o componente exigiu planejamento específico de içamento, análise técnica da distribuição de peso e acompanhamento especializado durante todas as etapas do embarque.

“Havia uma ordem necessária a ser seguida para a montagem da roda gigante que faria mais sentido. Tivemos que pensar na logística. Vieram primeiro as partes auxiliares para apoiar a roda gigante. Foram quatro a cinco meses de planejamento, incluindo os estudos, [totalizando] seis meses até

embarcar (...). O exportador nunca tinha feito uma roda gigante tão grande. Foi um trabalho de meses para entender como seria”, contou Maria Luísa à Portos e Navios, durante a 30ª edição da Intermodal South America, na semana passada, em São Paulo (SP).

A Allog considera que, além das dimensões e do peso das cargas, o projeto também enfrentou prazos desafiadores e condições climáticas adversas na origem. Durante o verão chinês, as altas temperaturas exigiram ajustes operacionais, com parte das atividades sendo realizadas em horários alternativos para garantir segurança e eficiência. “É fundamental compreender o projeto como um todo, desde a preparação na origem até a sequência estratégica de chegada dos componentes no destino, garantindo alinhamento com o cronograma de montagem”, destacou Carolina Frei.

O diretor comercial da Comexport, Breno Oliveira, avalia que o principal desafio nesse tipo de operação está na coordenação de todas as etapas, garantindo que cada componente chegue no momento adequado para a montagem, o que reforça a complexidade da operação. “Importar um equipamento desse porte vai além de uma operação logística, trata-se da gestão de um projeto com múltiplas variáveis e alto nível de exigência técnica”, afirmou Oliveira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/04/2026

SEPETIBA TECON E COSCO FECHAM ACORDO PARA AMPLIAR TRANSPORTE ENTRE BRASIL E CHINA

Da Redação Portos e Logística 22/04/2026 - 17:39



O Sepetiba Tecon e a armadora chinesa Cosco Shipping Specialized Carriers (South America) assinaram, na última sexta-feira (17), um contrato comercial de 10 anos, com possibilidade de extensão do prazo, com objetivo de ampliar a oferta de serviços de transporte entre o Brasil e a China. Segundo a administração do terminal, ele já é o único do Brasil habilitado pela empresa de navegação para o embarque de contêineres de exportação com destino ao país asiático.

A administração portuária explicou que a cooperação com a empresa chinesa começou com operações de armazenagem e movimentação de contêineres vazios e foi ampliada para a movimentação de cargas geral, de projeto, de veículos elétricos e, mais recentemente, de contêineres cheios. Além disso, há previsão de exportações de celulose e grãos em operações de carga solta.

O diretor do Sepetiba Tecon, Rafael Vitale, avaliou que a assinatura do contrato com a Cosco, além de avanço nas relações comerciais entre o terminal e a armadora, terá impacto na geração de novos negócios e na ampliação da oferta de serviços ao mercado em transporte de mercadorias entre os dois países. “A China é, há muitos anos, um dos principais parceiros comerciais do Brasil, e essa relação se torna cada vez mais estratégica”, disse Vitale.

“O Sepetiba Tecon demonstrou excelência operacional e capacidade técnica para atender às demandas de nossas operações multipropósito, o que tem sido fundamental para o crescimento das nossas atividades no Brasil”, afirmou Shan Guoyang, presidente da Cosco Shipping Specialized (South America).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/04/2026

GERDAU APRESENTA SOLUÇÕES PARA INDÚSTRIA NAVAL NA NN LOGÍSTICA

Da Redação Indústria naval 22/04/2026 - 16:11



A Gerdau, maior empresa brasileira produtora de aço, participa da 2ª edição da NN Logística, Feira da Indústria Fluvial que acontece do dia 22 ao dia 24 de abril de 2026, no Centro de Convenções do Amazonas - Vasco Vasques, em Manaus (AM). O evento reúne fornecedores que impulsionam a construção naval, a logística e o transporte de mercadorias e de passageiros de toda América Latina.

A companhia está com um estande localizado no Pavilhão Vitória Régia, onde apresenta produtos e soluções voltadas para o segmento naval. Entre os destaques do portfólio estão chapas grossas, bobinas, perfis estruturais, barras e perfis, incluindo cantoneiras com Certificação ABS (a única empresa do ramo a possuir esta certificação) e arames para solda, materiais essenciais para a alta produtividade e eficiência da construção naval e logística fluvial na região.

O espaço conta com consultores e especialistas durante todos os dias da feira para oferecer atendimento técnico e explicações sobre a melhor aplicação de cada produto. Além de tirar dúvidas, os visitantes poderão solicitar cotações e conferir o catálogo com soluções navais da Gerdau, que está presente na região norte do país, com unidades da área comercial em Manaus (AM), Porto Velho (RO) e Ananindeua (PA).

"Nossa participação na NN Logística reforça o compromisso da Gerdau com a indústria fluvial e naval do país, amplia nossa presença logística em Manaus e região e é mais uma oportunidade para mostrarmos nosso portfólio robusto de aços e soluções essenciais para as demandas de alta produtividade do setor", afirmou Débora Baum, líder de Marketing na Gerdau.

Em sua segunda edição, a NN Logística consolida-se como o principal ponto de encontro da indústria naval e fluvial da Amazônia oferecendo, além das exposições, cursos gratuitos, workshops e conferências.

Serviço NN Logística 2026

Data: 22 a 24 de abril de 2026

Horário: 14h às 21h

Local: Centro de Convenções do Amazonas - Vasco Vasques, Manaus – AM

Estande Gerdau: D55 – Pavilhão Iara

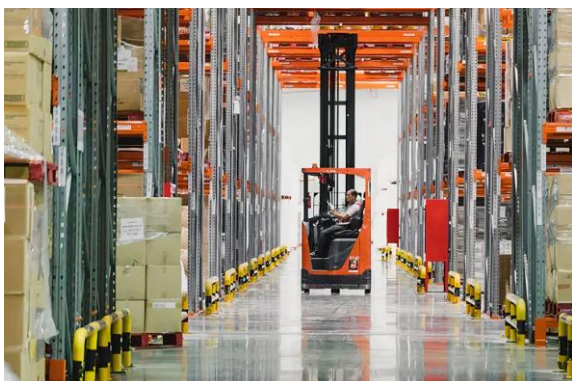
Mais informações: <https://nnlogistica.com.br/>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2026

CARGA TRIBUTÁRIA E INFRAESTRUTURA SÃO MAIORES GARGALOS P/OPERADORES LOGÍSTICOS, MOSTRA LEVANTAMENTO

Da Redação Portos e logística 22/04/2026 - 16:01



O Perfil dos Operadores Logísticos, estudo elaborado pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) em parceria com a consultoria Ilos, especializada em logística e cadeia de suprimentos, divulgado nesta quarta-feira (22), indicou a carga tributária e a infraestrutura de transportes, sobretudo a rodoviária, como principais problemas enfrentados pelos operadores do segmento no Brasil.

De acordo a Abol, 89% dos consultados apontaram a diminuição dos tributos como a principal necessidade do setor, seguida da melhoria da infraestrutura de transporte, com 80% de respostas, do aumento da segurança, com 74%, de estímulos à contratação, com 68%, e da queda da taxa de juros, com 61%.

Segundo a Abol, a melhoria da regulação foi citada por 51% dos ouvidos e o acesso a financiamento, por 47%. Além disso, 29% dos participantes do levantamento citaram a necessidade de aumento do número de concessões e a intensificação da fiscalização como necessários para obter avanços institucionais no ambiente logístico.

O estudo revelou ainda que 91% dos operadores consideram o sistema rodoviário como o que mais precisa de investimentos. Na sequência, aparecem a infraestrutura viária nas cidades, citada por 50% dos ouvidos, e a chegada aos centros urbanos, por 43%. Foram citados também o sistema portuário, por 24%, o ferroviário, por 23%, e o acesso aos portos, por 16%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2026

EXPORTAÇÕES DE FRANGO POR PARANAGUÁ CRESCEM 15,4% NO 1º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 22/04/2026 - 16:11



A Portos do Paraná informou que os embarques de carne de frango no Porto de Paranaguá chegaram a 819 mil toneladas no primeiro trimestre de 2026, com destaque para o mês de março, quando o volume embarcado superou 215 mil toneladas. O resultado representou alta de 15,4%, na comparação com o mesmo período do ano passado.

Segundo a empresa, no primeiro trimestre de 2026, o terminal paranaense embarcou o correspondente a 47,8% de todas as exportações brasileiras de carne de frango. Os principais destinos foram a China, a África do

Sul, o Japão e os Emirados Árabes Unidos.

A Portos do Paraná informou ainda que, no primeiro trimestre deste ano, o volume de cargas containerizadas movimentadas por Paranaguá somou 2,5 milhões de toneladas em 411 mil TEUs, sendo 42% de mercadorias refrigeradas. Uma das razões apontadas pela Portos do Paraná é o fato de Terminal de Contêineres de Paranaguá ter a maior área de recarga para contêineres refrigerados (reefers) da América do Sul, com 5.268 tomadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2026

MANAUS VIRA HUB DA INDÚSTRIA FLUVIAL COM A NN LOGÍSTICA 2026

Da Redação Indústria naval 21/04/2026 - 17:23



Maior feira da América Latina reúne autoridades, empresas, acadêmicos e especialistas para debater indústria naval, hidrovias, inovação e investimentos bilionários no setor

Manaus será o centro das decisões estratégicas da logística brasileira entre os dias 22 e 24 de abril de 2026, com a realização da NN Logística, maior feira da indústria fluvial da América Latina. O evento, sediado no Centro de Convenções Vasco Vasques, deve reunir mais de sete mil visitantes, 100 expositores e cerca de 400



marcas nacionais e internacionais.

Inserido na programação, o temário “Diálogos Hidroviáveis” ocorre nos dias 22 e 23 de abril e se consolida como um dos principais fóruns técnicos e institucionais do país voltados à navegação interior, reunindo representantes do setor público, lideranças empresariais e especialistas para discutir soluções estruturantes para o Brasil.

Com curadoria da Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (ADECOS) e da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), o encontro abordará temas estratégicos como políticas públicas, modernização da frota, transição energética, impactos climáticos e o papel da indústria naval no desenvolvimento regional.

“Os Diálogos Hidroviáveis consolidam um espaço qualificado de articulação entre governo, iniciativa privada e comunidade técnica, essencial para avançarmos em uma agenda estruturante para o país, especialmente na Amazônia, onde as hidrovias são eixo fundamental de integração e desenvolvimento”, afirma o presidente da ADECOS, Adalberto Tokarski.

A abertura contará com representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e Infra S.A., reforçando o papel estratégico das hidrovias para o escoamento da produção e a competitividade logística nacional.

Entre os destaques da programação estão debates sobre: Indústria naval como vetor de desenvolvimento; Regulação e financiamento do setor; expansão e modernização da frota; sustentabilidade e eficiência energética; impactos da crise climática na navegação; Projeto Manaus Moderna, dentre outros.

O evento reúne ainda nomes relevantes como Otto Burlier, Murillo Barbosa e Marcello Di Gregorio, além de executivos da indústria naval, logística e engenharia.

Investimentos, inovação e protagonismo empresarial

Entre os protagonistas da edição está o Super Terminais, patrocinador master e expositor, que anuncia um plano de investimento de R\$ 400 milhões em 2026. A empresa aposta na modernização de ativos, expansão operacional e transição energética.

Um dos projetos mais relevantes é a implantação da primeira usina de gás natural para operações portuárias da região Norte, com investimento de R\$ 30 milhões e potencial de reduzir cerca de 17 mil toneladas de CO₂ por ano.

“Essa iniciativa busca aumentar a previsibilidade energética e reduzir custos operacionais, além de alinhar a operação às exigências de descarbonização do setor logístico”, destaca Marcello Di Gregorio.

A companhia também avança com a implantação de um novo porto em Itacoatiara, ampliando sua atuação no Arco Norte e fortalecendo o escoamento da produção agrícola.

Multinacionais reforçam inovação no setor

A presença de grandes players internacionais reforça o posicionamento da NN Logística como hub estratégico da indústria fluvial.

A AkzoNobel, também patrocinadora Master, apresentará soluções avançadas em revestimentos navais da marca International, incluindo o lançamento do Interzone® 954GF, voltado à proteção anticorrosiva de alta performance.

“A NN Logística é um ambiente estratégico para apresentarmos soluções que respondem diretamente aos desafios da região”, afirma Gustavo Gomes.

Já a Yanmar destaca seu crescimento no setor marítimo, com aumento de 73% no faturamento em 2025, e apresenta motores de alta performance voltados às operações na Amazônia.

“Enxergamos a feira como uma oportunidade de fortalecer relacionamentos e expandir nossa atuação em um mercado estratégico”, ressalta Igor Cabral.

A feira também contará com gigantes como Caterpillar, Cummins, Mitsubishi e Volvo Penta.

Hub estratégico da América Latina

Resultado da fusão entre Navegistic Manaus e Navalshore Amazônia, a NN Logística consolida-se como a principal plataforma de negócios, inovação e articulação institucional da indústria fluvial latino-americana.

O evento reforça o protagonismo da Amazônia no debate logístico global e evidencia o papel das hidroviárias como solução sustentável para o futuro do transporte no Brasil.

Serviço

O que? NN Logística 2026

Onde? Centro de Convenções do Amazonas Vasco Vasques – Av. Constantino Nery n.º 5001, Flores, esquina com Av. Pedro Teixeira - Zona Centro-Sul

Quando? 22 a 24 de abril de 2026 - 14h às 21h

Programação e outras informações: <https://nnlogistica.com.br>

Credenciamento para visita (gratuito): <https://nnlogistica.com.br/credenciamento/>

Organização: NN Eventos Ltda

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/04/2026

AKZONOBEL LANÇA NOVA GERAÇÃO DE REVESTIMENTO DURANTE NN LOGÍSTICA 2026

Da Redação *Indústria naval 20/04/2026 - 23:49*



A AkzoNobel estará presente na NN Logística 2026 em Manaus (AM) na próxima semana, de 22 a 24 de abril, reforçando sua atuação estratégica na Região Norte. Durante o evento, da qual a multinacional holandesa é patrocinadora master, a companhia apresentará aos visitantes soluções avançadas em revestimentos para o setor naval da marca International que celebra 100 anos de presença no Brasil com destaque para o lançamento do Interzone® 954GF, nova geração de revestimento que eleva o padrão de proteção anticorrosiva, combinando inovação tecnológica e alto desempenho para aplicações em ambientes severos.

“A NN Logística é um ambiente estratégico para apresentarmos ao mercado soluções que respondem diretamente aos desafios da região, especialmente em termos de durabilidade, segurança e eficiência operacional. A AkzoNobel fornece revestimentos de alto desempenho dedicados à proteção de ativos de longa duração, atendendo estaleiros e empresas de navegação que operam em condições extremas”, afirmou Gustavo Gomes, gerente de Desenvolvimento de Negócios & Especificador Técnico (Marine e Yacht) da companhia.

O portfólio apresentado inclui produtos já consolidados no mercado, como o Intertuf 262, primer epóxi anticorrosivo tolerante à superfície, indicado para novas construções e manutenção, oferecendo proteção robusta em cascos, conveses e estruturas de aço. O Interzone 954, desenvolvido para



proteção de longo prazo em áreas críticas, com elevada resistência mecânica e química. A AkzoNobel também oferece acabamentos de alto desempenho, com excelente retenção de cor e resistência aos raios UV, ideais para superestruturas e áreas expostas, garantindo não apenas proteção, mas também estética e durabilidade ao longo do ciclo de vida das embarcações.

Reforçando seu compromisso com inovação, a AkzoNobel apresenta ao mercado brasileiro o Interzone® 954GF, solução baseada na tecnologia do Interzone 954, já aplicada em 100 milhões de metros quadrados em todo o mundo. O produto foi desenvolvido para proteger estruturas de aço em ambientes offshore, industriais e químicos altamente agressivos.

Entre seus principais diferenciais estão a proteção anticorrosiva de alto nível, proporcionada pela tecnologia epóxi com flocos de vidro lamelar; elevada resistência ao impacto, abrasão e agentes químicos, que amplia os intervalos de manutenção; e versatilidade de aplicação em estruturas de aço, áreas imersas e zonas de respingo (splash zones), atendendo aos padrões internacionais NORSOK. Adequado também para porões de carga, cascos externos e convés interno/externo. Excelente desempenho com proteção catódica. A solução é adequada tanto para obras novas quanto para projetos de manutenção e reparo, oferecendo desempenho consistente e durabilidade em diferentes condições operacionais.

O Interzone® 954GF também contribui para a eficiência operacional, com especificação simplificada e potencial de redução de custos ao longo do ciclo de vida dos ativos. Além disso, oferece acabamento mais uniforme e brilhante em comparação aos epóxios convencionais, aliado a um perfil mais sustentável, com alto teor de sólidos (85%) e baixo VOC. Sua formulação garante ainda excelente resistência ao descolamento catódico, ampliando a durabilidade da proteção.

“A Região Norte tem um papel cada vez mais relevante na logística nacional, e isso exige soluções técnicas robustas, adaptadas a condições operacionais desafiadoras. Nossa presença na NN Logística reforça o compromisso da AkzoNobel em apoiar o desenvolvimento desse mercado com inovação, suporte técnico e um portfólio completo de revestimentos de alta performance”, destaca Gustavo Gomes, gerente de Desenvolvimento de Negócios & Especificador Técnico (Marine e Yacht) da AkzoNobel.

A participação da empresa na NN Logística também está alinhada às agendas de sustentabilidade e eficiência que vêm ganhando espaço no setor. Com foco no desenvolvimento de soluções mais duráveis e de menor impacto ambiental. Com o lançamento do Interzone® 954GF, a AkzoNobel reforça sua posição como parceira estratégica da indústria, oferecendo tecnologias que contribuem para a proteção, a longevidade e a eficiência operacional dos ativos.

Serviço – NN Logística 2026

Data: 22 a 24 de abril de 2026

Local: Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques – Av. Constantino Nery, 5001, Flores, Manaus (AM)

Horário: 14h às 21h

Mais informações: Site oficial da NN Logística

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/04/2026

AUDIÊNCIA PARA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO DE SANTOS É ADIADA **Da Redação Portos e logística 20/04/2026 - 23:30**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou que foi adiada a audiência pública referente à concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). A sessão, que ocorreria na próxima quinta-feira (23), ainda não teve a nova data divulgada. O evento deverá ocorrer em formato híbrido, com etapa presencial em Brasília (DF), no edifício sede da autarquia.



Nova data ainda não foi divulgada. Antaq também prorrogou prazo de apresentação das contribuições para até 1º de julho

De acordo com a agência reguladora, também foi prorrogado o prazo de apresentação das contribuições para a audiência. Os interessados terão até o dia 1º de julho de 2026 para enviarem à Antaq suas colaborações, subsídios e sugestões.

Serão consideradas pela agência reguladora as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por

objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas, dirigidas à Antaq no prazo, exclusivamente nos moldes do formulário eletrônico disponível neste site.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/04/2026

SVITZER BRASIL RECEBERÁ 2 REBOCADORES COM NOVO DESIGN A PARTIR DE 2027

Por Danilo Oliveira Indústria naval 20/04/2026 - 20:16

Unidades classe 'TRAnverse' serão construídas no Estaleiro Rio Maguari (PA), com projeto próprio já adotado em outros mercados. Atual frota em AJB tem 24 embarcações de apoio portuário

A Svitzer prevê receber, entre o final de 2027 e início de 2028, os dois primeiros rebocadores design



'TRAnverse' construídos no Brasil. Essa classe, que já opera em mercados como Holanda e Austrália, é uma das apostas operacionais da empresa de rebocagem, voltados para oferta de mais manobrabilidade e controle lateral. Mais de três quartos da carteira atual de encomendas da Svitzer, que conta com mais de 20 unidades, são rebocadores TRAnverse, em variações de tamanho de 26 metros, 29m, 32m e 35m; e em configurações elétricas, híbridas e convencionais movidas a diesel.

Esse modelo vem sendo encomendado pela empresa em estaleiros de diferentes partes do mundo. No Brasil, o pedido foi contratado junto ao Estaleiro Rio Maguari (PA), que já é parceiro em outros projetos de ampliação da frota. "Esse novo desenho 'TRAnverse Tug' faz o rebocador muito mais ágil e traz mais potência em posições variáveis. Estamos investindo nesse novo tipo de rebocador. Esse tipo é único da Svitzer e estamos trazendo isso para nossos clientes", destacou o diretor-geral da Svitzer para as Américas, Daniel Reedt Cohen à Portos e Navios.

Ele acrescentou que será a primeira vez que a Svitzer vai operar esse tipo de rebocador no Brasil. "Temos confiança de que os stakeholders vão gostar. Clientes, mas também praticagem, autoridades portuárias e Marinha. Porque é um rebocador que opera com mais segurança e mais potência", comentou Cohen, na última semana, durante a 30ª edição da Intermodal South America, em São Paulo (SP).

Os três rebocadores TRAnverse já em operação na frota global da Svitzer participaram de cerca de 3.000 missões comerciais coletivas, tendo demonstrado capacidade de escolta, manobrabilidade e capacidade de resposta superiores a outros rebocadores. Até 31 de março de 2026, o Svitzer Taurus, de 26m, e os Svitzer Barrington e Svitzer Nobbys, de 32m cada, haviam concluído, juntos, 2.898 trabalhos de reboque em Amsterdã (Holanda) e Newcastle (Austrália), respectivamente.



O quarto rebocador TRAnsverse da empresa, o Svitzer Balder, de 35m, já iniciou testes marítimos na Turquia. Segundo a operadora, esse será o maior rebocador elétrico de escolta do mundo, operando a partir de Gotemburgo, na Suécia. A embarcação registrou 88 toneladas de tração e mais de 150 toneladas de força de manobra nos testes marítimos realizados no Estaleiro Uzmar.

A Svitzer destacou o desempenho desse projeto tanto nas vias navegáveis confinadas e eclusas de IJmuiden, em Amsterdã, quanto no maior porto de exportação de carvão do mundo, em Newcastle, na Austrália. A percepção da empresa de rebocagem é que as companhias marítimas estão investindo significativamente em embarcações mais dinâmicas, eficientes e de maior porte, além de otimizar suas escalas portuárias, o que demanda que os rebocadores maximizem as capacidades e a produtividade das embarcações dentro dos limites da infraestrutura tradicional.

Cohen contou que a empresa de apoio portuário opera há cerca de um ano no Canal do Panamá com dois rebocadores. Ele considera um contrato importante para uma empresa terceirizada porque a autoridade que administra o canal possui uma frota própria de rebocadores, além de ser uma operação diferenciada, com os rebocadores acompanhando os navios passando pelo canal e pelas eclusas. “Os rebocadores têm que atender esse tipo de demanda. Operam em espaço mais confinado, são rebocadores feitos para isso”, explicou o diretor-geral da Svitzer para as Américas.

Atualmente, a Svitzer atende aproximadamente 23.000 clientes em mais de 140 portos e 40 terminais em 37 países, com mais de 450 embarcações. Hoje, o Brasil representa em torno de um terço do negócio e da frota global da Svitzer. Em fevereiro deste ano, foi incorporado o Svitzer Cassino. Ainda em 2026, está prevista a entrega de um novo rebocador azimuthal, com cerca de 70 toneladas de tração estática (bollard pull).

“Operamos com foco no crescimento no Brasil. Chegamos aqui há 11 anos e estamos construindo nos estaleiros do país com foco aqui, contratando tripulação local e com investimento em treinamento das pessoas. Essa foi a linha comigo aqui no Brasil e que vai continuar com o novo diretor [Eduardo Beser]”, disse Cohen, que foi anunciado este mês para a liderança regional nas Américas.

O diretor-geral da Svitzer Brasil, Eduardo Beser, frisou que a empresa continuará apostando e investindo no país. “Estamos prontos para acompanhar o mercado brasileiro. Prontos para o que o Brasil desenvolver e querendo muito crescer. Vejo uma empresa muito sólida com tudo para continuar crescendo”, afirmou Beser, que também assumiu o posto em abril.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/04/2026



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 22/04/2026