

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 069/2026
Data: 27/04/2026

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENTRE O COMPRADOR CHINÊS E O PARCEIRO TECNOLÓGICO NORTE-AMERICANO: ANTES DA IDEOLOGIA É PRECISO TER PRAGMATISMO	6
TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE INSCRIÇÕES EM PROGRAMA PARA TRABALHADORAS.....	9
MULHERES EM CARGOS DE DIREÇÃO INCENTIVAM LIDERANÇA FEMININA NOS PORTOS	9
TECON SANTOS 10: GOVERNO FEDERAL PEDE SUSPENSÃO DO PROCESSO DE LICITAÇÃO	11
UNIVERSIDADE DO PORTO DE SANTOS AINDA NÃO TEM DATA PARA COMEÇAR A FUNCIONAR NO LITORAL DE SÃO PAULO....	12
CABOTAGEM: 5,7 MILHÕES DE TONELADAS SÃO MOVIMENTADAS NO SUL DO BRASIL	13
SÃO VICENTE QUER EXPANDIR ATIVIDADES LOGÍSTICAS NA MARGEM DIREITA DO PORTO DE SANTOS, NO LITORAL DE SÃO PAULO.....	14
COM NAVEGUE SIMPLES EMPACADO, MINISTRO FAZ REUNIÃO COM SETOR.....	16
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	17
MME ABRE CONSULTA SOBRE EXPORTAÇÃO HÍDRICA COM PRIORIDADE AO NORDESTE.....	17
REDE DE GÁS CANALIZADO CRESCE EM AL, MAS VOLUME DISTRIBUÍDO CAI 20%	18
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	19
PAUTA DA 608ª REUNIÃO DA DIRETORIA COLEGIADA É PUBLICADA	19
SERVIDORES DA ANTAQ SÃO DIPLOMADOS POR UNIVERSIDADE ESPANHOLA	20
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	21
PESQUISA DO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS QUER OUVIR PASSAGEIROS PARA TORNAR A AVIAÇÃO MAIS ACESSÍVEL21	
SUDESTE LIDERA CRESCIMENTO NA AVIAÇÃO E REGISTRA 15,7 MILHÕES DE EMBARQUES NO 1º TRIMESTRE	21
PORTOS TÊM PAPEL ESTRATÉGICO PARA RESULTADOS DA BALANÇA COMERCIAL NO 1º TRIMESTRE	23
POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE DO MPOR AVANÇA COM IMPACTO POSITIVO NOS PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS DO PAÍS	24
EM MANAUS, REPRESENTANTES DO MPOR PARTICIPAM DE EVENTO SOBRE DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR..	25
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E SERPRO APRESENTAM SISTEMA QUE AUTOMATIZA FLUXO DE DADOS NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL	26
TRANSPORTE AÉREO CRESCE 7,7% NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	28
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	29
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARTICIPA DE FÓRUM LATINO-AMERICANO SOBRE REGULAÇÃO E CONCESSÕES	29
CONTRAN ANUNCIA REGIME DE TRANSIÇÃO DO PEDÁGIO ELETRÔNICO (FREE FLOW), NESTA TERÇA (28)	29
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AUTORIZA INÍCIO DE OBRAS FERROVIÁRIAS EM BARRA MANSÁ (RJ).....	30
MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA COMPLEXO VIÁRIO EM BARRA DO PIRAIÁ (RJ) E REFORÇA INTEGRAÇÃO URBANA	31
BE NEWS – BRASIL EXPORT	32
EDITORIAL – O CREPÚSCULO DA HIPERGLOBALIZAÇÃO.....	32
OPINIÃO – ARTIGOS - ENTRE O RISCO E O REEQUILÍBRIO: A LINHA TÊNUE NOS CONTRATOS PORTUÁRIOS.....	33
INTERNACIONAL - TRUMP CHAMA SUSPEITO DE TIROTEIO DE ‘LOUCO’	35
NACIONAL - HUB – CURTAS - MARCOS PEREIRA REFORÇA APOIO À GESTÃO DE ANDERSON POMINI NA APS DURANTE A AGRISHOW	36
<i>Os elogios de Marcos Pereira</i>	36
<i>As obras e o acordo</i>	37
<i>Expectativas</i>	37
<i>Luto</i>	37
<i>Modernização da fiscalização</i>	37
BRASIL EXPORT – RIO DE JANEIRO EXPORT DEBATE INFRAESTRUTURA E INVESTIMENTOS NO ESTADO	37
BRASIL EXPORT – PROGRAMAÇÃO RIO DE JANEIRO EXPORT	38
TRANSPORTES – PORTOS - SEPETIBA TECON E COSCO FECHAM ACORDO PARA AMPLIAR TRANSPORTE DE CARGAS.....	39
TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DE IMBITUBA E POLÍCIA FEDERAL FIRMAM ACORDO PARA REFORÇAR SEGURANÇA.....	39
TRANSPORTES – PORTOS – GUINDASTE É DESTRUÍDO EM INCÊNDIO NO PORTO DE ITAJAÍ	40
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - ANAC ATUALIZA REGRAS PARA TRANSPORTE DE POWER BANKS EM VOOS.....	41
TRANSPORTES – FERROVIAS - ORDEM DE SERVIÇO MARCA INÍCIO DE NOVA ETAPA DO PÁTIO DE MANOBRAS DE BARRA MANSÁ.....	42



TRANSPORTES – RODOVIAS – ANTT APRESENTA PROPOSTAS PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL EM REUNIÃO DO MERCOSUL.....	43
TRANSPORTES – ENTREVISTA – “ESSE CAMINHO DAS CONCESSÕES É O CAMINHO CORRETO. MAS A GENTE TEM QUE CRIAR UM AMBIENTE DE JUROS BAIXOS”.....	44
AGRONEGÓCIO – AGRISHOW: ALCKMIN ANUNCIA R\$ 10 BI PARA MÁQUINAS AGRÍCOLAS; SETOR CRÍTICA.....	46
MINERAÇÃO - TERRAS RARAS, MINERAIS ESTRATÉGICOS E CRÍTICOS: ENTENDA AS DIFERENÇAS.....	47
FINANÇAS – HIPER GLOBALIZAÇÃO ESTÁ EM CRISE, DIZ ECONOMISTA EDUARDO GIANNET.....	49
FINANÇAS - OPINIÃO – UM OÁSIS CHAMADO CHAPADA DIAMANTINA.....	51
FINANÇAS – BTG PACTUAL CONFIRMA ACESSO INDEVIDO A CONTAS INTERNACIONAIS.....	52
BE JOB - OPINIÃO – GESTÃO - A ARMADILHA DA URGÊNCIA.....	53
JORNAL O GLOBO – RJ.....	55
FALHAS EM LINHAS DE TRANSMISSÃO PROVOCAM INTERRUÇÃO DE ENERGIA NO RIO.....	55
DURIGAN: DESCONTOS DA RENEGOCIAÇÃO VÃO CHEGAR A 90%.....	56
ANÁLISE: PESQUISA MOSTRA COMO ‘EFEITO RICARDO COUTO’ ABALA ESTRATÉGIA BOLSONARISTA NO RJ.....	56
BC: COMPROMETIMENTO DE RENDA DAS FAMÍLIAS COM DÍVIDAS SOBE A 29,7% EM FEVEREIRO, NÍVEL RECORDE.....	58
RAÍZEN ACENA COM INJEÇÃO DE CAPITAL EM REESTRUTURAÇÃO DE DÍVIDA, MAS RESISTE A EXIGÊNCIAS DE CREDORES.....	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	61
TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE PODE LEVAR 60 DIAS E AUMENTAR PRESSÃO SOBRE A BRASKEM.....	61
TENTATIVA DE COMPRA DO MASTER ENVOLVEU SHEIK ÁRABE, TEMER, ADVOGADO PRESO E CPF DE RENZO GRACIE.....	62
PETRÓLEO COMEÇA SEMANA EM ALTA, COTADO EM US\$ 101 O BARRIL, COM IMPASSE SOBRE NEGOCIAÇÕES NO ORIENTE... ..	67
CHINA AMEAÇA RETALIAR PLANO DA UE PARA PROTEGER INDÚSTRIA EUROPEIA.....	68
LEIS FECHAM CERCO CONTRA DESVIOS DA HABITAÇÃO SOCIAL, MAS SOBRAM BRECHAS.....	68
VALOR ECONÔMICO (SP).....	70
LOGÍSTICA NÃO ACOMPANHA RITMOS DAS SAFRAS AGRÍCOLAS.....	71
DE QUEM SÃO HOJE AS JAZIDAS DOS ELEMENTOS MAIS COBIÇADOS DO BRASIL?.....	73
LOGÍSTICA ULTRAEXPRESSA REDUZ CUSTOS E GARANTE PRODUÇÃO.....	74
FOLHA DE SÃO PAULO - SP.....	75
MINISTÉRIO PROPÕE EXPORTAR EXCEDENTES FUTUROS DE ENERGIA HIDRELÉTRICA DO BRASIL AO URUGUAI E ARGENTINA.....	75
PAINEL S.A. - APESAR DE PROBLEMAS, INVESTIMENTOS EM ENERGIA SOLAR SUPERAM OS R\$ 300 BILHÕES.....	77
PETRÓLEO VOLTA A SUPERAR US\$ 100 APÓS REVÉS EM NEGOCIAÇÕES ENTRE EUA E IRÃ.....	78
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	80
FERNANDO DUEIRE SERÁ RELATOR DO PL DAS QUOTAS ADICIONAIS DE DEPRECIÇÃO NA CAE.....	80
BOUND4BLUE INSTALA VELAS DE SUÇÃO EM NAVIO DA KLAIVENESS COMBINATION CARRIERS.....	81
BRASIL EXPORTOU US\$ 82 BILHÕES NO TRIMESTRE, COM SALDO DE US\$ 14 BILHÕES.....	81
MÚCIO VÊ POTENCIAL PARA BRASIL AMPLIAR EXPORTAÇÕES NA ÁREA DE DEFESA, INCLUINDO EMBARCAÇÕES MILITARES... ..	82
CECAFÉ E MEMBROS DO GOVERNO DEBATEM MEDIDAS PARA EVITAR SANÇÕES EXTERNAS ÀS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS... ..	83
EM PORTUGAL, 'COALIZÃO' LANÇA AGENDA PARA IMPULSIONAR EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL.....	84
MARINHA APROVA PLANO DE REMOÇÃO DO NAVIO 'PROF. W. BESNARD' NO PORTO DE SANTOS.....	85
ULTRACARGO, INPASA E PBIO FAZEM OPERAÇÃO INTEGRADA PARA EXPORTAR BIOCOMBUSTÍVEIS VIA ARATU.....	86
NN LOGÍSTICA 2026 SUPERA EXPECTATIVAS, MOVIMENTA R\$ 520 MILHÕES E CONSOLIDA MANAUS COMO HUB DA INDÚSTRIA FLUVIAL.....	86
MARINHA AVALIA ATINGIR 60% DE CONTEÚDO LOCAL EM FUTURAS FRAGATAS.....	88
CONSÓRCIO BELOV-BRASERV FARÁ ABANDONO DE POÇOS E DESCOMISSONAMENTO DE JAQUETAS NA BAHIA.....	89
PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 42,8 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º TRIMESTRE.....	90
MARINHA E ÁGUAS AZUIS FIRMAM TERMO VISANDO MAIS 4 FRAGATAS.....	91
SISTEMA PROMETE AUTOMATIZAR FLUXO DE DADOS NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS.....	92
VPORTS REGISTRA MOVIMENTAÇÃO 1,8 MILHÃO DE TONELADAS NO TRIMESTRE.....	93
ADVOGADO RAFAEL SÁ - ZPE CEARÁ.....	93
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	94
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM.....	94



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

“Antaq foi pioneira no Brasil ao criar uma área dedicada à sustentabilidade”, diz Cristina Castro

Cristina Castro é diretora substituta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

Por Ted Sartori 26 de abril de 2026 às 09:35



Cristina Castro é diretora substituta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (Foto: Divulgação)

Em 19 de fevereiro, a superintendente de ESG e Inovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro Lucas de Souza, assumiu o cargo de diretora substituta da agência. Ela passou a ocupar a vaga deixada por Flávia Takafashi, cujo mandato de mais de quatro anos terminou na véspera. A interinidade é de até seis meses, período no qual o presidente da República deve indicar uma pessoa para o cargo.

Em janeiro, Cristina já havia assumido a presidência do Comitê de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário, também em lugar de Flávia Takafashi. Nesta entrevista para A Tribuna, a diretora substituta da Antaq fala dos desafios envolvendo o cargo, as prioridades diante dos temas regulatórios do setor e a importância da diversidade na agência.

Assumir no lugar de Flávia Takafashi, ainda que de forma interina, é uma responsabilidade sempre muito grande. Você conversaram bastante a respeito dessa troca?

Sempre fomos muito parceiras. Flávia tem uma característica incrível: apoiar mulheres que estão ao seu lado. Conversamos sobre os projetos e a assessoria da Flávia continuou ao meu lado, me apoiando e dando continuidade aos processos. A diretoria interina é uma ocupação temporária do cargo, realizada após uma lista tríplice escolhida pelos diretores da Antaq e designada pelo Presidente da República enquanto não se escolhe o próximo nome para ocupar a vaga. Meu período é de até seis meses, iniciados em 19 de fevereiro, um dia após o término do mandato de Flávia.

Quais são suas prioridades?

Dar continuidade às pautas fundamentais da Antaq, a partir das agendas regulatória, ambiental e de estudos existentes, que são muito bem conduzidas pela diretoria. Somar esforços com os diretores para fortalecer o setor é mandatório. Tenho um tema de grande interesse: materializar a sustentabilidade em cláusulas de incentivo regulatório, de maneira inovadora e ágil.

A propósito, o ESG e a Inovação, setor que você era superintendente na Antaq, tem que ser ainda mais valorizado?

A Antaq foi pioneira no Brasil ao criar uma área dedicada à sustentabilidade dentro de uma agência reguladora. Em 2023, foi além: incorporou ESG e Inovação formalmente no nome e no mandato da superintendência. Essa não foi apenas uma mudança de nomenclatura — foi uma declaração ao setor. A Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária 2025-2026, aprovada em janeiro deste ano, consolida esse caminho. Ela contempla seis projetos, sete ações estratégicas e seis ações de representação internacional, apresentando alto desempenho em relação às metas estabelecidas na Agenda Ambiental anterior. O inventário de emissão de GEE (gases de efeito estufa) do setor foi um marco. O Índice de Desempenho Ambiental (IDA), ferramenta pioneira que avalia a qualidade da gestão ambiental das instalações portuárias, está sendo modernizado este ano. Temos a meta de incluir cláusulas de sustentabilidade e resiliência em 100% dos novos contratos de arrendamento e concessão. Esses são avanços fundamentais para a agência e o setor.

Como pretende atuar neste período na diretoria da Antaq?

Sempre em parceria com os diretores, aprendendo e somando, construindo muito diálogo com a agência e com o setor. Farei isso com técnica, escuta ativa dos regulados e da sociedade,



transparência e convicção de que diversidade, inovação e sustentabilidade não são concessões ao espírito do tempo, mas fundamentos essenciais de propósito e senso de oportunidade histórica. Qual será sua contribuição para os principais temas regulatórios do setor portuário e aquaviário? Minha atuação nesses próximos meses será apoiar aos diretores nos temas da agenda regulatória em vigor (2025-2028), revisada em 9 de outubro do ano passado, mas não somente isso. A atividade de regulação exige um esforço de estar constantemente atenta às mudanças do setor, o que requer a adoção de ações de curto prazo a fim de harmonizar os anseios dos diversos agentes regulados, à medida que as situações aparecem. Dessa forma, a cada reunião de Diretoria Colegiada são discutidos assuntos de suma importância e que impactam diretamente as relações entre os mais diferentes entes.

Quais são os desafios atuais da Antaq na regulação do setor?

Um dos desafios da Agência tem sido conhecer cada vez mais o mercado, em busca do aperfeiçoamento dos mecanismos regulatórios. É necessário que a regulação acompanhe lado a lado essas transformações do setor. A implementação e o aperfeiçoamento de normas regulatórias, além de se destinar à constante melhoria dos serviços de transporte aquaviário e à melhor utilização da infraestrutura aquaviária e portuária, é parte de um processo conjunto, uma atuação integrada entre governo, em todos os níveis, e os agentes regulados, visando o desenvolvimento e à atratividade do setor aquaviário. A Antaq é uma agência que vem adquirindo maturidade regulatória ao longo de todos esses anos de atuação e seu grande desafio é perceber as nuances do setor para trazer mais estabilidade regulatória e assegurar uma atuação mais eficiente aos agentes envolvidos no setor. Preocupação constante da Diretoria Colegiada, um dos pontos que reforçou ter convocado a lista de maneira rápida: não parar nenhum processo em andamento.

Como acelerar arrendamentos portuários e concessões?

A celeridade não pode ser inimiga da perfeição. Por isso, a Antaq prima pela qualidade e atratividade dos leilões portuários, contribuindo para o aperfeiçoamento das modelagens dos projetos e para a elaboração dos documentos inerentes aos certames, além de zelar pelo cumprimento das principais diretrizes traçadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Nesse contexto, reforço que, desde a edição da nova Lei dos Portos (nº 12.815/2013), foram realizados 70 leilões de arrendamentos portuários e duas concessões, totalizando um Capex de investimentos de aproximadamente R\$ 14 bilhões. Isso mostra a potência e o contínuo crescimento do setor.

Fiscalização, equilíbrio concorrencial e segurança jurídica são pontos a serem ainda mais trabalhados?

Para que seja possível um ambiente de equilíbrio concorrencial, é necessário haver segurança jurídica, a qual está intimamente relacionada a um processo regulatório maduro e compatível com as necessidades do setor. Nesse sentido, a Antaq possui grande reconhecimento em sua esfera de atuação. É importante acrescentar que avanços relevantes na questão concorrencial estão sendo promovidos no âmbito da Agenda Regulatória. Como exemplo, a criação de um manual de análise concorrencial para a outorga de instalações portuárias, que será submetido a consulta pública até o final do primeiro semestre. No que diz respeito à atuação de fiscalização da agência, cabe frisar que ela tem sido orientada não apenas pelo viés punitivo, mas, sobretudo, pelo objetivo de garantir a conformidade regulatória e o fiel cumprimento dos contratos, monitorando, por meio de indicadores, o desempenho dos entes regulados — em linha com o conceito de Fiscalização Responsiva, inaugurado pela Antaq.

Como aumentar a participação feminina na agência?

O diagnóstico feito a partir da pesquisa de equidade de gênero, realizado a cada dois anos, mostra que as mulheres representam 17,8% dos empregos no setor portuário brasileiro. Na Antaq, 26% do quadro de servidores é feminino, mas em todos esses anos tivemos apenas uma diretora mulher. O número ainda é baixo, mas demonstramos disposição para mudar e repensar, ao realizar pesquisas, analisar dados e contar histórias. Sabemos que a representatividade é de grande importância, e estudos mostram que, quanto maior a inclusão em diferentes cargos, mais diverso fica o formato de gestão. O impacto da diversidade na cultura institucional favorece a pluralidade nas análises técnicas e nas decisões colegiadas, reduz vieses e amplia a visão estratégica.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/04/2026

ENTRE O COMPRADOR CHINÊS E O PARCEIRO TECNOLÓGICO NORTE-AMERICANO: ANTES DA IDEOLOGIA É PRECISO TER PRAGMATISMO

O Brasil precisa adotar um equilíbrio pragmático, evitando alinhamentos ideológicos automáticos. Nessa disputa, nosso país pode tirar proveito, aumentando sua fatia nas importações de alimentos da China (de 17% para 25%), ocupando o espaço deixado pelos produtores americanos

Por Maxwell Rodrigues 26 de abril de 2026 às 06:48



(Imagem gerada por IA)

O mercado portuário avalia as missões internacionais do Grupo Tribuna como iniciativas de alto valor estratégico para a modernização da infraestrutura logística brasileira. Elas são vistas como pontes fundamentais para a troca de experiências entre grandes lideranças nacionais e centros globais de inovação. Desde minha chegada ao grupo, tive o desafio de organizar as agendas de cada missão a partir de 2022. Iniciei por Roterdã (Holanda), depois Israel, Coreia do Sul, Estados Unidos

e agora, em 2026, para a China.

No início, a percepção de alguns era direcionada para portos com gate, pátio e costado, mas é bem sabido que os portos são muito mais do que isso. A nova commodity do setor portuário já não é mais o milho, o açúcar ou a soja. Os dados se tornarão um pilar estratégico e passaram a tomar conta da agenda dos grandes executivos. Isso porque analisar e integrar dados na maior velocidade possível é determinante para a sobrevivência dos negócios.

As missões do Grupo Tribuna possuem a capacidade de reunir, em uma mesma comitiva, autoridades públicas (como o Ministério de Portos e Aeroportos e a Autoridade Portuária de Santos), grandes executivos de terminais e especialistas em tecnologia. As viagens permitem que reguladores e gestores privados discutam gargalos logísticos em um ambiente de imersão, facilitando o diálogo que muitas vezes trava na burocracia do dia a dia.

As missões são avaliadas como oportunidades raras de ver, na prática, o que há de mais avançado em automação e digitalização. A do ano passado, para os Estados Unidos, por exemplo, foi elogiada por integrar visitas a portos tradicionais (Seattle e Everett), com imersões no Vale do Silício e na sede da Microsoft, focando em aplicações de inteligência artificial (IA).

Os participantes frequentemente ressaltam o “choque de cultura” e a inspiração em modelos de sucesso de países como Israel, Coreia do Sul e Holanda. Usar a expertise em automação portuária pelo mundo para filtrar o que é aplicável à realidade brasileira evita a simples “importação” de modelos sem adaptação técnica.

Lançada oficialmente em 2025, a missão para a China é aguardada pelo setor como a oportunidade definitiva de estudar a automação massiva e os novos terminais 100% remotos que dominam a logística asiática. De forma muito assertiva, visitamos os Estados Unidos em 2025 e vamos para a China em 2026. Conseguiremos entender, de fato, que a disputa mundial não é apenas por mercado, mas pela liderança de uma nova era industrial.

Enquanto os EUA focam em segurança e influência política (“domínio de valores”), a China utiliza a dependência econômica e infraestrutura para consolidar sua presença global. O embate centra-se em semicondutores, IA e energia limpa. Os EUA buscam desacoplar (decoupling) suas cadeias de suprimentos da China, enquanto Pequim foca no plano Made in China para atingir autossuficiência tecnológica.



O Brasil precisa adotar um equilíbrio pragmático, evitando alinhamentos ideológicos automáticos. Nessa disputa, nosso país pode tirar proveito, aumentando sua fatia nas importações de alimentos da China (de 17% para 25%), ocupando o espaço deixado pelos produtores americanos. Atrair o refino de terras raras e minerais críticos, por exemplo, em vez de ser apenas exportador de minério bruto. Usar a demanda chinesa por commodities para financiar a reindustrialização verde com tecnologia americana ou europeia.

Nos EUA o foco é a modernização e resiliência. Por meio da Infrastructure Investment and Jobs Act, o país investe bilhões para reduzir emissões e atualizar tecnologias em portos antigos, tentando também revitalizar sua indústria naval interna com novas taxas sobre navios estrangeiros. Já na China, o foco é expansão e conectividade. O país financia e constrói portos estrategicamente pelo mundo (como o megaporto de Chancay, no Peru), criando rotas diretas para seus próprios mercados e garantindo controle logístico global.

Com tantas transformações, uma abordagem sobre o impacto social da tecnologia varia drasticamente e sempre está na pauta do debate. O Brasil enfrenta o desafio de modernizar o Porto de Santos (meta de ser top 20 mundial), equilibrando a produtividade tecnológica com a forte representação sindical e a manutenção de postos de trabalho qualificados.

A China prioriza a automação total como meta de Estado. Seus portos inteligentes reduzem custos de mão de obra em até 60%, focando na eficiência absoluta para manter a competitividade das suas exportações. Os EUA focam em cibersegurança e empregos domésticos. Há um movimento para garantir que a automação não dependa de tecnologia chinesa e que a mão de obra americana seja requalificada para operar infraestruturas de tecnologia limpa.

O posicionamento atual dos portos da China, EUA e Brasil reflete uma disputa por eficiência, controle de cadeias globais e transição tecnológica. Em 2026, a China consolida sua liderança absoluta em escala, enquanto os EUA tentam recuperar terreno via modernização e o Brasil foca em atrair capital externo para expandir sua capacidade exportadora.

A China não apenas possui os maiores portos do mundo, como o de Xangai, mas lidera a fronteira tecnológica global.

Tecnologia e eficiência: terminais chineses utilizam IA e veículos autônomos que aumentam a eficiência em 40% e reduzem custos de mão de obra em 60%.

Geopolítica global: por meio da Iniciativa Cinturão e Rota, o capital chinês está presente em 168 portos em 90 países.

Posicionamento: atuam como os arquitetos da logística global, controlando não apenas seus portos, mas rotas estratégicas em outros continentes para garantir o escoamento de sua manufatura.

O foco americano em 2025/2026 mudou para a modernização da infraestrutura existente e a redução da dependência de tecnologias estrangeiras (especialmente chinesas).

Investimento massivo: a Lei de Infraestrutura Bipartidária destinou bilhões para o ano fiscal de 2025 (um salto de US\$ 18,8 bilhões em relação a 2021) focados em resiliência climática e cibersegurança.

Protecionismo naval: o governo propôs taxas sobre navios construídos fora dos EUA para tentar reviver sua própria indústria naval.

Posicionamento: atuam de forma defensiva e de modernização, priorizando a segurança nacional e a atualização de portos antigos para competir com a eficiência asiática.

O Brasil posiciona-se como uma potência exportadora agrícola que busca infraestrutura para sustentar seu recorde de US\$ 169 bilhões em exportações agro em 2025.



Expansão em Santos: o Porto de Santos tem um plano para dobrar de tamanho, com leilões previstos para até 30 novos terminais a partir de 2027.

Dependência e parceria com a China: empresas chinesas como a Cofco estão investindo US\$ 285 milhões em um novo terminal em Santos para garantir o fluxo de grãos diretamente para a Ásia. Posicionamento: atua como um facilitador estratégico, equilibrando a soberania com a necessidade de investimentos chineses (que somaram US\$ 4,16 bilhões em 2024 no país) para superar gargalos de logística.

No universo da logística global, o Brasil não deve depender exclusivamente da China ou dos EUA, mas sim exercer uma autonomia estratégica. Depender dos EUA seria ignorar nosso maior comprador de carga (China); depender da China seria entregar a soberania tecnológica e afastar o maior investidor histórico em inovação (EUA).

China (o cliente): o Brasil é o maior exportador de alimentos para a China. Eles controlam a demanda. Se o Brasil se alinhar totalmente aos EUA, corre o risco de sofrer retaliações comerciais que paralisariam o agronegócio e a mineração brasileira.

EUA (o parceiro tecnológico): os EUA detêm a hegemonia dos softwares, sistemas de defesa e padrões financeiros. Se o Brasil se alinhar totalmente à China, pode sofrer sanções tecnológicas, perder acesso a componentes críticos de IA e ser excluído de cadeias de valor ocidentais (como o mercado europeu).

O Brasil deve se posicionar como um "hub multipolar". No setor portuário, isso significa ser o porto onde o navio chinês atraca com eficiência, mas os dados e a segurança cibernética seguem protocolos internacionais de alta confiança.

No campo da infraestrutura (modelo China), devemos atrair investimento em ativos físicos: o Brasil deve continuar aceitando capital chinês para construir terminais e ferrovias. Em vez de apenas comprar equipamentos, deve exigir que parte da manutenção e montagem ocorra aqui, gerando mão de obra qualificada.

Já no campo da tecnologia e gestão (modelo EUA), devemos manter os softwares e cuidar da cibersegurança, adotando padrões internacionais de IA e segurança de dados para os sistemas de gestão portuária.

Copiar o modelo de porto verde implementado em Long Beach e Seattle é importante para valorizar o produto brasileiro no mercado internacional. O Brasil deve garantir que seus portos sejam neutros e eficientes para qualquer bandeira e reduzir a dependência de navios estrangeiros.

Mas como incentivar a construção naval local para ter soberania no transporte das próprias commodities? Certamente um grande desafio frente à modernidade dos estaleiros chineses, norte-coreanos e americanos. Com a situação política e burocrática atual, isso se torna ainda mais complexo.

Podemos aproveitar que os EUA querem trazer fábricas da Ásia para as Américas. O Brasil pode se oferecer como base logística segura para montar componentes eletrônicos, usando energia limpa como vantagem competitiva.

O segredo para o país não é escolher um lado, mas ser indispensável para ambos. A China precisa da nossa comida; os EUA precisam de estabilidade na América Latina e recursos naturais. Se o Brasil modernizar seus portos com o pragmatismo da China e a segurança dos EUA, pode se tornar um dos maiores beneficiários dessa disputa.

Portas em automático. Destino deste ano: China!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/04/2026

TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE INSCRIÇÕES EM PROGRAMA PARA TRABALHADORAS

Elas na Operação é iniciativa da DP World

Da ATribuna.com.br 25 de abril de 2026 às 10:31 Modificado em 25 de abril de 2026



DP World has a terminal on the Left Bank of the port and encourages female participation in operations (Foto: Alexander Ferraz/AT)

A DP World, que possui terminal privado na Margem Esquerda do Porto de Santos, abriu inscrições para o programa Elas na Operação, que passa a atender também mulheres de Santos e região. Antes voltada exclusivamente ao público interno, a iniciativa amplia sua abrangência e disponibiliza oito vagas para capacitar participantes como operadoras de carretas de movimentação interna de contêineres (ITV).

Com carga horária de 40 horas, com encontros de 4 horas cada, o curso combina capacitação técnica e comportamental, com foco em operação portuária e na preparação de mulheres para entrevistas de emprego. A formação inclui atividades em simulador e vivência prática, preparando as participantes para atuar com segurança, eficiência e confiança no terminal.

“Ao capacitar mulheres para funções operacionais, desenvolvemos talentos, abrimos novas oportunidades e contribuimos para um setor mais representativo. Com o programa Elas na Operação, nosso objetivo vai além da formação profissional: queremos promover um ambiente operacional mais plural e gerar impacto positivo nas comunidades onde atuamos”, afirma Alcino Therezo, vice-presidente de Recursos Humanos da DP World no Brasil.

As aulas serão conduzidas por profissionais da companhia, incluindo instrutores de Portêiner, RTG (Rubber Tyred Gantry) e de ITV, conectando conhecimento técnico à experiência real de operação. Ao final, as participantes receberão certificado de conclusão. Para participar, é necessário possuir CNH categoria E e o Curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (Mopp).

As inscrições são gratuitas e devem ser realizadas por meio do link, com início das aulas previsto para o dia 8 de junho.

A conclusão do programa não garante vínculo empregatício com a empresa, mas habilita as participantes a concorrerem a oportunidades no mercado portuário e logístico. “No Porto de Santos, onde a empresa atua desde 2013, o número de mulheres cresceu cerca de 228% no período. Hoje, aproximadamente 53% das mulheres atuam em funções operacionais, sendo que mais de 100 operam equipamentos”, informa a companhia.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/04/2026

MULHERES EM CARGOS DE DIREÇÃO INCENTIVAM LIDERANÇA FEMININA NOS PORTOS

Pioneira no comando da secretaria-executiva do MPor, Mariana Pescatori defende diversidade no alto escalão

Por Bárbara Farias 25 de abril de 2026 às 10:33

A presença feminina em cargos de liderança no setor portuário e de transportes aquaviários contribui para a redução da desigualdade e ao aumento de oportunidades, tornando empresas públicas e

privadas mais diversas, inclusivas e com resultados econômicos satisfatórios. Quem afirma é a ex-secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e diretora Regulatória e Institucional da Hidrovias do Brasil, Mariana Pescatori.



Primeira mulher a comandar a Secretaria Nacional de Portos e a secretária-executiva do MPor, Mariana fala em construir representatividade (Foto: Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Primeira mulher a comandar a Secretaria Nacional de Portos e a secretária-executiva do MPor, Mariana afirma que é preciso construir representatividade. “Não deveríamos comemorar o fato de sermos as primeiras ou as únicas a ocuparem essas posições”, declarou, destacando que a importância maior está nos efeitos práticos disso. “Mulheres em cargos de poder, nos

setores público e privado, garantem a formulação de políticas públicas e estratégias corporativas, reduzindo disparidades e incentivando que mais mulheres se empoderem e se enxerguem nessas posições”.

Segundo a executiva, a diversidade é também um ativo econômico. “Equipes mais diversas tendem a inovar mais, faturar mais e apresentar resultados financeiros até 35% superiores à média. Isso se refletirá na garantia de liberdade, autonomia e independência financeira para todos”, disse ela.

Para ela, a mudança ocorre de forma gradual. “Em setores como infraestrutura, logística e engenharia, a predominância masculina ainda é marcante, sobretudo nos cargos de comando. A chegada de mulheres em posições de liderança demonstra que a competência está rompendo barreiras de gênero há muito tempo consolidadas. As mulheres precisam ocupar espaços de poder e puxar outras para essas posições”, declarou.

No entanto, Mariana lembrou um dado relevante. “Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), as mulheres chefiam 51,7% dos lares brasileiros, correspondendo a aproximadamente 41,3 milhões de domicílios”.

Público e privado

Com carreira iniciada no serviço público em 2007, como especialista da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Mariana acumulou 18 anos de atuação em diferentes funções estratégicas. Desde agosto de 2025, está licenciada do cargo para atuar na iniciativa privada. Na Hidrovias do Brasil, é responsável pela área institucional e regulatória, articulando a empresa com órgãos públicos e entidades do setor.

A experiência no Governo Federal, segundo ela, é um diferencial. “Trouxe uma maior compreensão de como atuar institucionalmente para que projetos e programas possam evoluir”, afirmou.

Visão do setor

A executiva defende a aproximação entre os setores público e privado como condição essencial para o desenvolvimento da infraestrutura. “É fundamental entender as dores de quem faz a operação na ponta e traduzir isso em políticas públicas e marcos regulatórios mais eficientes”.

Para Mariana, a regulação é elemento central na viabilidade de projetos de infraestrutura. “É a espinha dorsal que sustenta tanto os investimentos quanto a prestação de serviços adequados”, disse.

Ela observou que regras claras e estáveis garantem segurança jurídica e previsibilidade, reduzindo riscos e custos de capital. Ela destaca o papel do MPor, das agências reguladoras e do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) na estruturação de projetos e atração de investidores. “A carteira de projetos bem definida traz previsibilidade e oportunidades concretas”.

A executiva também citou avanços no setor, como o marco regulatório portuário e o programa BR do Mar, que impulsionaram investimentos e ampliaram a frota e a movimentação. Mas, de acordo com ela, há desafios: "Precisamos evoluir na regulação do setor hidroviário para garantir governança e viabilizar a intermodalidade".

Ao longo da trajetória no ministério, Pescatori participou de iniciativas como o planejamento portuário nacional, projetos de concessões e programas de inovação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/04/2026

TECON SANTOS 10: GOVERNO FEDERAL PEDE SUSPENSÃO DO PROCESSO DE LICITAÇÃO

Ofício assinado pelo secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, tem o intuito de "aperfeiçoar a modelagem e melhorar o atendimento ao interesse público"

Por Atribuna.com.br 24 de abril de 2026 às 13:22



O Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América do Sul (Foto: Alexander Ferraz/Arquivo AT)

O Governo Federal solicitou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a suspensão temporária do processo de licitação do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos. O ofício, emitido com caráter de urgência, foi assinado pelo secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, no fim da tarde desta quinta-feira (23), e enviado ao diretor-geral da Antaq, Frederico Dias.

O motivo, segundo o documento, é que encontram-se em discussão, no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Casa Civil, novas diretrizes e parâmetros com o objetivo de "aperfeiçoar a modelagem e melhorar o atendimento ao interesse público no serviço portuário". "A medida permitirá a reavaliação institucional das premissas adotadas, de modo a assegurar a definição do arranjo proposto e a adequada aderência dos parâmetros do projeto aos objetivos públicos pretendidos", justifica, no texto, o secretário.

Além do pedido da suspensão, a Secretaria Nacional de Portos também solicita à Antaq a devolução dos autos do processo, "a fim de possibilitar a reavaliação, por este MPor em conjunto com a Casa Civil, das diretrizes, dos parâmetros e das premissas técnicas e de modelagem aplicáveis ao arrendamento no Porto de Santos", reforça o texto.

No último dia 14, durante a Intermodal South América, em São Paulo, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, mostrou acreditar no diálogo para adequação definitiva das normas envolvendo o certame do Tecon Santos 10, além de desejar que ele seja realizado ainda neste ano. Enquanto o Tribunal de Contas da União (TCU) determinou restrições de empresas para a disputa, incluindo armadores e as que operam no complexo santista, o Governo Federal já pensava com mais liberalidade a respeito do tema.

O ativo

O Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América do Sul. Ele ocupará 621,9 mil metros quadrados (m²), com capacidade para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral. Com previsão de investimentos de R\$ 6,45 bilhões no terminal, o prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026.

O megaterminal deve viabilizar a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, de Outeirinhos para o Valongo. Para isso, o futuro arrendatário terá obrigação de construir a laje para a instalação do terminal de cruzeiros.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/04/2026

UNIVERSIDADE DO PORTO DE SANTOS AINDA NÃO TEM DATA PARA COMEÇAR A FUNCIONAR NO LITORAL DE SÃO PAULO

Iniciativa depende de ajustes e modelo de financiamento

Por Ted Sartori 24 de abril de 2026 às 10:18



Capacitação portuária em Santos foi anunciada no último dia 15, mas ainda precisa ser regulamentada (Foto: Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

De olho na capacitação de mão de obra aliada à vivência portuária, o Programa Escola Avançada do Porto de Santos (Peaps), que dá origem à chamada Universidade do Porto, ainda não tem data exata para ser iniciado.

Embora o lançamento da iniciativa tenha acontecido no último dia 15, durante a Intermodal South América, em São Paulo, e com a presença do ministro de Portos e

Aeroportos, Tomé Franca, a Norma da Autoridade Portuária (NAP) está em fase final de ajustes. Ela regulamentará o funcionamento do programa. Por essa razão, nem o começo das atividades nem o modelo de financiamento estão definidos.

“O Peaps será uma plataforma educacional estratégica concebida como um arranjo de cooperação. O modelo será descentralizado, operando em rede. Nesse arranjo, a Autoridade Portuária de Santos (APS) fica responsável pela direção estratégica. Já a Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) assumirá a gestão executiva e operacional do programa”, explica o presidente da APS, Anderson Pomini.

O programa tem o objetivo de qualificar profissionais em âmbito nacional e fomentar a cooperação internacional. A ideia é buscar parcerias com instituições de Ensino Superior tanto do Brasil quanto do exterior.

“O Cenep fará a articulação acadêmica, sendo o responsável por lançar os chamamentos públicos, credenciar as instituições parceiras e garantir o padrão de qualidade das formações. Os cursos serão ofertados de maneira descentralizada pelas instituições parceiras”, detalha o presidente da Fundação Cenep, André Bonini, que está no cargo desde o início do ano. “Assim, o aluno poderá optar pelo curso e instituição que estiver mais próximo de seu desejo”, emenda.

Em relação aos eixos temáticos, haverá a princípio, detalha Pomini, trilhas estruturantes abarcando Gestão, Projetos, Negócios e Economia; Jurídico-Regulatório; Cadeia Logística e Infraestrutura; Sustentabilidade, Saúde e Segurança; Inovação e Tecnologia; e Memória e integração Porto-Cidades.

“A Universidade do Porto de Santos funcionará, na prática, como um selo institucional de reconhecimento. Esse selo será conferido aos cursos (como especializações ou MBAs) que comprovem qualidade técnica e total aderência às necessidades reais do ecossistema portuário”, afirma o presidente da APS. “O grande diferencial desse selo é justamente balizar ou até mudar os rumos do curso para esta ou aquela atividade, de acordo com a demanda portuária”, acrescenta Bonini.



“O Cenep fará a articulação acadêmica, sendo o responsável por lançar os chamamentos públicos, credenciar as instituições parceiras e garantir o padrão de qualidade das formações”, diz André Bonini, presidente da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) (Sívlio Luiz/AT)

Resolução de problemas

Outra proposta é a criação, em parceria com as instituições de Ensino Superior, de cursos de pós-graduação com parte da carga horária destinada à imersão prática no Porto de Santos, saindo da sala de aula para o cais. O impacto será a qualificação de alto nível da nossa mão de obra, reforçando a competitividade do complexo portuário no cenário global.

“A imersão significa que não ficaremos apenas na teoria acadêmica; os cursos devem obrigatoriamente prever atividades práticas e vivência no cotidiano das operações portuárias. Por exemplo, os Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC) não serão teses distantes da realidade; eles precisarão ser propositivos, desenhados para solucionar desafios genuínos da nossa cadeia de atividades”, exemplifica Pomini.

Cursos

Os cursos serão dados por instituições parceiras, afirma a APS. A gestora do Porto está trabalhando com eixos temáticos para as capacitações, incluindo Gestão, Projetos, Negócios e Economia; Jurídico-Regulatório; Cadeia Logística e Infraestrutura; Sustentabilidade, Saúde e Segurança; Inovação e Tecnologia; e Memória e integração Porto-Cidades.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/04/2026

CABOTAGEM: 5,7 MILHÕES DE TONELADAS SÃO MOVIMENTADAS NO SUL DO BRASIL

Dados são do 1º bimestre

Da A Tribuna.com.br 24 de abril de 2026 às 06:59



Avanço do setor acompanha a consolidação de políticas públicas voltadas à navegação costeira, diz MPor (Alexsander Ferraz/AT)

A cabotagem (navegação interna, entre portos no Brasil) na Região Sul do País movimentou 5,7 milhões de toneladas no primeiro bimestre deste ano, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O estado de Santa Catarina liderou a movimentação no período, com 3,42 milhões de toneladas. Rio Grande do Sul aparece na sequência, com 1,71 milhão de toneladas,

seguido pelo Paraná, que teve 604 mil toneladas transportadas.

Segundo levantamento feito pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), petróleo e derivados estão entre os principais tipos de carga no período, com mais de 3,4 milhões de toneladas transportadas, considerando óleo bruto. A carga containerizada também teve participação relevante, com 1,65 milhão de toneladas, seguida pelo segmento de ferro e aço, com 407 mil toneladas.

“A cabotagem amplia a eficiência no transporte de cargas, reduz custos logísticos, desafoga as rodovias e fortalece a infraestrutura do País. Isso se traduz em benefícios diretos para a população, com mais equilíbrio no abastecimento, maior competitividade para a economia e um sistema logístico mais seguro e sustentável”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Incentivo

O avanço do setor acompanha a consolidação de políticas públicas voltadas ao fortalecimento da navegação costeira, com destaque para o Programa BR do Mar, que busca ampliar a oferta de transporte, estimular a concorrência e aumentar a eficiência logística no País.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, o desempenho está diretamente ligado a essa agenda. “A política pública de incentivo à cabotagem tem como foco ampliar a oferta de embarcações, aumentar a competitividade e garantir maior previsibilidade regulatória. O BR do Mar cria um ambiente mais seguro para investimentos e amplia o uso do transporte marítimo doméstico”, destacou.

Na última terça-feira (21), A Tribuna publicou matéria mostrando que a cabotagem 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.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/04/2026

SÃO VICENTE QUER EXPANDIR ATIVIDADES LOGÍSTICAS NA MARGEM DIREITA DO PORTO DE SANTOS, NO LITORAL DE SÃO PAULO

Nova lei incentiva regularização e busca transformar o município em um “hub logístico retroportuário”
Por Ted Sartori 23 de abril de 2026 às 10:18



Objetivo da Administração Municipal é ampliar as possibilidades para atrair empresas retroportuárias (Foto: Alexander Ferraz/AT)

A Prefeitura de São Vicente pretende transformar a Cidade no principal “hub logístico retroportuário” da Margem Direita do Porto de Santos. Para isso, prorrogou por um ano, até o próximo dia 16 de dezembro, o prazo para que empresas que já exercem esse tipo de atividade sem autorização na Município regularizem a situação. Além disso, reclassificou áreas que eram Zonas de Preservação e de Desenvolvimento Sustentável

(ZPDS) para Zonas de Qualificação Industrial (ZI), permitindo maior expansão retroportuária.

As medidas constam na Lei Complementar 1.234/2026, publicada no último dia 16. Segundo o secretário municipal de Comércio, Indústria e Negócios Portuários, Fernando Paulino, trata-se de um instrumento de correção de rumo e planejamento estratégico.

“Ela foi feita para dar fôlego aos empreendedores que já operam na Cidade e foram surpreendidos por mudanças anteriores de zoneamento. Sua importância reside na segurança jurídica: ela garante que as empresas não precisem encerrar atividades abruptamente, mantendo empregos e a arrecadação, enquanto o Município ajusta sua legislação”, afirma.

Segundo ele, a lei permite que atividades logísticas e industriais que já existiam de fato passem a existir de direito (legalmente), facilitando a obtenção de licenças definitivas.

“São áreas já impactadas e com ocupação consolidada. A lei apenas reconhece a realidade urbana dessas localidades, transformando áreas que já possuíam características industriais e logísticas de fato em zonas industriais de direito. Isso permite ao município exercer um controle maior e aplicar as normas de postura de forma mais efetiva”, emenda.

As áreas, segundo o secretário, estão localizadas em pontos estratégicos da Área Continental, adjacentes aos principais eixos rodoviários, como Rodovia Padre Manuel da Nóbrega. Atualmente, a Secretaria mapeou 61 estabelecimentos que operam irregularmente nessas regiões.

“São operadores logísticos, transportadoras de grande porte, pátios de armazenagem de contêineres (vazios e cheios) e empresas de suporte portuário. São negócios que exigem grandes áreas abertas, pavimentação reforçada e proximidade com os eixos rodoviários que levam ao Porto”, detalha.

Objetivos

A estratégia com a Lei Complementar, explica o titular da pasta, é dupla. “Primeiro, o acolhimento do investidor atual, evitando que ele migre para cidades vizinhas. Segundo, a atração de novos negócios. Ao transformarmos essas áreas em ZI, estamos dizendo ao mercado que São Vicente possui solo disponível e legalizado para receber indústrias e centros de distribuição”, lista.

O potencial, por sua vez, é imenso. “Com a saturação de áreas em cidades vizinhas, São Vicente passa a ser a bola da vez. A reclassificação para ZI abre caminho para que áreas subutilizadas recebam investimentos em infraestrutura pesada, galpões de alto padrão (AAA) e sistemas de inteligência logística, conectando o modal rodoviário ao portuário de forma eficiente”, ressalta.

Com isso, o Município espera alta na arrecadação de impostos. “E há o impacto indireto na geração de empregos diretos e indiretos na Área Continental, reduzindo a necessidade de deslocamento da nossa população para outros municípios”.

Meio ambiente

A alteração de classificação prevista não significa dispensa de licenciamento ambiental, flexibilização de normas ou autorização automática para funcionamento de atividades. Permanecem obrigatórias, portanto, todas as exigências previstas na legislação federal, inclusive controle de impactos, adoção de medidas mitigatórias e compensatórias e observância da compatibilidade ambiental.

APS pretende incluir áreas na poligonal do Porto

A Autoridade Portuária de Santos (APS) segue interessada em incluir áreas de São Vicente na chamada Poligonal (traçado oficial) do Porto Organizado de Santos. Os espaços estão localizados na Área Continental do Município, especificamente nas regiões conhecidas como sítios Vale Novo e Areias. As duas somam 6,2 milhões de metros quadrados (m²). Enquanto o Sítio Vale Novo compreende 2,17 milhões de m² e o Sítio Areias abrange 4,05 milhões de m².

“Elas são consideradas estratégicas devido à proximidade com a Rodovia Padre Manuel da Nóbrega e às amplas possibilidades de conexão logística, contando inclusive com faixa ferroviária adjacente”, justifica, em nota, a APS. “O objetivo é explorar o potencial estratégico da região para o desenvolvimento de atividades retroportuárias e de apoio logístico”, emenda.

Embora o Governo Federal tenha publicado recentemente - em fevereiro - uma portaria que ampliou o traçado do Porto de Santos, as áreas de São Vicente ainda continuam sob avaliação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

“Autora da proposta original de expansão remetida à apreciação do MPor, a APS tem atuado ativamente para viabilizar a autorização num futuro próximo. A empresa também mantém diálogo estreito com a Prefeitura de São Vicente sobre o tema para assegurar o melhor aproveitamento das

áreas para o desenvolvimento local e do complexo portuário”, finaliza, em nota, a empresa pública federal.

Atualização

Áreas de São Vicente não foram incorporadas em fevereiro, quando foi anunciado um aumento da poligonal do Porto de Santos, assim como a Vila dos Criadores, na Alemoa, em Santos, e o Ecopátio, em Cubatão. Na ocasião, o acréscimo incluiu áreas terrestres - região do Largo do Caneu, Monte Cabirão e Alemoa — e no mar, como as áreas de fundeio e de deposição de resíduos de dragagem.

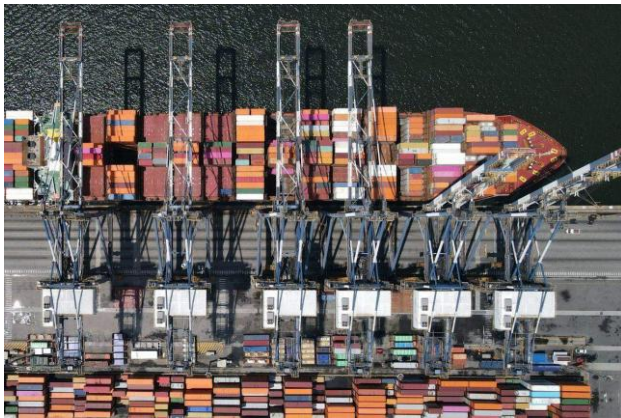
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/04/2026

COM NAVEGUE SIMPLES EMPACADO, MINISTRO FAZ REUNIÃO COM SETOR

Encontro de Tomé Franca com mais de 100 representantes tratou sobre cooperação voltada ao programa

Da A Tribuna.com.br 23 de abril de 2026 às 07:48



Prometeu, mas não entregou: Navegue Simples iria diminuir processo de autorização de terminais de uso privado de seis anos para nove meses (Alexsander Ferraz/AT)

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou, nesta quarta-feira (22), de reunião com a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e mais de 100 representantes do setor de todo o País. O encontro de alinhamento teve entre os principais temas o programa Navegue Simples, do Governo Federal.

Conforme A Tribuna publicou no dia 9, lançado oficialmente há quase dois anos pelo Governo Federal, em junho de 2024, o programa ainda engatinha, sem apresentar resultados mais práticos e conclusivos. Quando foi lançado, a promessa era reduzir a burocracia nos processos portuários, diminuindo, por exemplo, o tempo de espera para autorizações de terminais privados.

O ministro reforçou a parceria entre o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a ABTP, por meio do Protocolo de Cooperação Portuária, iniciativa que prevê atuação conjunta no desenvolvimento de estudos, propostas técnicas e políticas públicas.

A cooperação abrange áreas como desburocratização e simplificação de outorgas, fortalecimento da competitividade do setor, promoção de inovação e tecnologia e adoção de práticas sustentáveis, incluindo ações voltadas à descarbonização das atividades portuárias. No centro dessa parceria está o programa Navegue Simples, que busca modernizar a gestão portuária.

Ao longo da reunião, foram debatidos outros temas, incluindo o andamento de propostas legislativas, como o Projeto de Lei (PL) 733/2025, que trata da atualização da Lei dos Portos, de 2013.

O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, destacou a importância do diálogo constante e aberto com o MPor. “Quero agradecer ao ministro por essa abertura ao diálogo e pela forma transparente com que conduziu esse encontro, abordando todos os temas trazidos pelas empresas associadas e colocando de forma clara as posições do ministério e do governo como um todo. A ABTP prima por esses momentos, já que buscamos sempre agir de forma proativa pelo bem do Brasil”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/04/2026

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

MME ABRE CONSULTA SOBRE EXPORTAÇÃO HÍDRICA COM PRIORIDADE AO NORDESTE

Portaria 918 abre consulta sobre nova modalidade de exportação de excedentes de usinas hidrelétricas. Reservatórios do Nordeste são prioridade operativa expressa

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Com potência instalada de 1.050 MW e capacidade de armazenamento de 34,1 bilhões de m³, reservatório de Sobradinho (BA), no Rio São Francisco, é referência no Nordeste opera próximo à capacidade máxima em abril de 2026. Foto: Carlos José de Souza

O Ministério de Minas e Energia (MME) abriu nesta segunda-feira (27) consulta pública sobre nova regulamentação para a exportação de excedentes hidrelétricos do Sistema Interligado

Nacional (SIN) para a Argentina e o Uruguai. A Portaria MME nº 918, publicada no Diário Oficial da União, institui duas modalidades de exportação e estabelece o subsistema Nordeste como prioridade operativa expressa, vedando qualquer operação que comprometa seus reservatórios. O prazo para contribuições vai até 11 de junho de 2026.

A norma revoga a Portaria Normativa nº 49/GM/MME, de 2022, que vigora até 31 de dezembro de 2026, e entra em vigor 120 dias após a publicação. As duas modalidades propostas são a Energia Vertida Turbinável Ordinária (EVT-O), que mantém o modelo atual de exportação a partir de vertimento iminente, e a Energia Vertida Turbinável Antecipada (EVT-A), modalidade inédita que permite exportar com base em perspectiva futura de excedente.

A EVT-A opera em ciclo de dois períodos. No Período 1 (junho a novembro), usinas do subsistema Norte exportam energia com lastro nos reservatórios do subsistema Sul. No Período 2 (dezembro a maio), os reservatórios do Sul são recompostos com energia do Norte que não possa ser alocada nos subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Nordeste — conferindo ao Nordeste prioridade no consumo dos excedentes do Norte antes de qualquer operação de recuperação do Sul.

A proteção é cláusula central do desenho operacional. A Carta ONS nº CTA-ONS DOP 2047/2025, de 30 de dezembro de 2025, assinada pelo diretor de Operação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Christiano Vieira da Silva, estabelece que a exportação antecipada de EVT deve ocorrer apenas com base na operação das usinas dos subsistemas Sul e Norte, mantendo os subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Nordeste como prioritários frente a qualquer operação de exportação.

Os reservatórios desses dois subsistemas concentram cerca de 87% da capacidade de armazenamento total do SIN, segundo o operador. A norma veda o início de novo ciclo exportador enquanto os reservatórios do Sul não forem recompostos ao nível referencial de confiabilidade aprovado pelo Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE).

Curtailement de renováveis no Nordeste

A proposta também endereça o curtailement de renováveis, problema concentrado no Nordeste. A Nota Técnica nº 4/2026 do MME aponta os cortes de geração por excesso de oferta, fenômeno estrutural

decorrente do crescimento acelerado das fontes eólica e solar em ritmo superior à expansão da infraestrutura de transmissão, como motivador central da criação da EVT-A.

Ao ampliar o escoamento de excedentes do SIN para o exterior, o mecanismo reduz a necessidade de cortar geração renovável, com impacto direto nos estados nordestinos, que concentram a maior parte da capacidade instalada eólica e solar do país.

A adesão à EVT-A é voluntária, irrevogável e vedada às usinas em regime de cotas e à Usina Hidrelétrica Itaipu. Se a recuperação do Sul não ocorrer no Período 2, o ONS despacha usinas termelétricas adicionais fora da ordem de mérito, com os custos rateados entre os agentes aderentes.

Desde a vigência da Portaria nº 49/2022, a exportação de excedentes hidrelétricos gerou benefício financeiro de R\$ 788,2 milhões para as usinas participantes do Mecanismo de Realocação de Energia (MRE), dos quais R\$ 196,5 milhões foram revertidos a distribuidoras em benefício da modicidade tarifária, segundo dados do ONS e da CCEE compilados pelo MME.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/04/2026

REDE DE GÁS CANALIZADO CRESCE EM AL, MAS VOLUME DISTRIBUÍDO CAI 20%

Segmentos residencial e comercial aumentaram consumo de gás, mas demanda industrial influenciou resultado

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



Alagoas ampliou sua rede de distribuição de gás em 2025, mas acabou sofrendo retração no consumo industrial. Foto: Arsal

Relatório divulgado na quinta-feira (24) pela Agência Reguladora de Serviços de Alagoas (Arsal) revela que o mercado de gás canalizado em Alagoas encerrou 2025 com um movimento contraditório. Ao mesmo tempo em que ampliou a rede de distribuição e aumentou o número de unidades consumidoras ativas, o estado registrou queda expressiva no volume total de gás distribuído ao longo do ano. A média anual de consumo caiu 20,44%

em relação a 2024, em um movimento diretamente associado à retração da demanda industrial.

Os dados apontam que o mercado cativo fechou o ano com 10.438 unidades consumidoras ativas, alta de 1,43% sobre dezembro de 2024, e com 660,83 quilômetros de rede de distribuição, o que representa um avanço de 3,47%. Ainda assim, o volume total de gás distribuído em 2025 ficou em 145,88 milhões de metros cúbicos, com média diária de 400,26 mil metros cúbicos por dia.

A leitura da Arsal é direta ao apontar a origem dessa retração. No relatório, a agência afirma que, embora o mercado cativo tenha apresentado expansão da rede e aumento no número de unidades consumidoras, o recuo do consumo esteve “diretamente associado à queda da demanda do segmento industrial”, o principal responsável pelo perfil de consumo do mercado cativo alagoano.

A média anual de consumo industrial caiu de 407,93 mil metros cúbicos por dia em 2024 para 312,91 mil em 2025, uma retração de 23,29%. No segmento de cogeração e geração, a queda foi de 43,08%, saindo de 0,46 mil metros cúbicos por dia para 0,26 mil. Já o segmento veicular recuou 10,29%, passando de 66,47 mil para 59,63 mil metros cúbicos diários.

Ao mesmo tempo, os segmentos residencial e comercial seguiram em trajetória de crescimento. O consumo médio diário residencial subiu 3,75%, passando de 13,34 mil para 13,84 mil metros cúbicos por dia, enquanto o comercial avançou 7,64%, de 12,65 mil para 13,62 mil.



Também houve crescimento no número total de novas unidades interligadas ao sistema. Segundo o relatório, foram 222 novas unidades conectadas em 2025, contra 127 em 2024, o que representa alta de 74,80%.

Mais indústrias conectadas não significaram maior demanda de gás

O relatório aponta que o número de unidades industriais ativas cresceu, mas o consumo do segmento caiu de forma acentuada. Em 2024, eram 45 unidades industriais ativas. Em 2025, esse número subiu para 48, alta de 6,67%. Ainda assim, o consumo médio do segmento recuou mais de 23% no período.

O documento não detalha as razões específicas dessa diferença, mas deixa claro que a retração do volume total esteve associada à queda da demanda industrial.

“Em 2025, o mercado cativo de gás canalizado em Alagoas apresentou expansão da rede de distribuição e aumento no número de unidades consumidoras. Contudo, o volume total de consumo registrou retração, resultado diretamente associado à queda da demanda do segmento industrial, principal responsável pelo perfil de consumo do mercado cativo. Esse movimento evidencia a forte dependência estrutural do setor em relação ao uso industrial, ressaltando a importância de políticas de diversificação da base consumidora para mitigar os efeitos de oscilações conjunturais e assegurar maior estabilidade ao mercado”, diz trecho do relatório.

Mercado livre avança com novas comercializadoras em Alagoas

Se, por um lado, o mercado cativo mostrou apresentou queda no consumo, por outro o relatório aponta avanço na estruturação do mercado livre de gás em Alagoas. Em 2025, a Aarsal deu continuidade ao processo de regulamentação da Lei Estadual nº 9.029/2023, promoveu consultas públicas, publicou resoluções e realizou o credenciamento de novas empresas comercializadoras de gás canalizado.

Entre as medidas adotadas, a agência publicou a Resolução nº 198/2025, que trata da vedação à prática de autonegociação nos processos de aquisição de gás pela concessionária.

No mesmo período, a Aarsal registrou novas comercializadoras, entre elas Origem Energia Alagoas, Origem Energia, Petrobras, Indra Comercializadora de Energias, Flexgas, Jupiter Trading e MTX Comercializadora de Gás. Segundo o relatório, esse movimento contribui para ampliar a diversidade de agentes no mercado livre estadual e fortalecer um ambiente de concorrência com maior segurança jurídica.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/04/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PAUTA DA 608ª REUNIÃO DA DIRETORIA COLEGIADA É PUBLICADA

Essa sessão será virtual, com início aguardado para 14h de hoje e fim às 17h do dia 29 de abril

Brasília, 27/04/2026 - A 608ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada (ROD) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) começa hoje (27), às 14h, e irá até as 17h do dia 29/04. A reunião será no modelo virtual, onde cada diretor se manifestará de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões.

Durante a ROD, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões. A Agência enfatiza que tais participações precisam ser solicitadas, impreterivelmente, pelos advogados/representantes da empresa.

Vale lembrar que o preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo serão desconsideradas.

Confira a pauta da 608ª ROD.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/PautaROD608v4.pdf>

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

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

Data: 27/04/2026

SERVIDORES DA ANTAQ SÃO DIPLOMADOS POR UNIVERSIDADE ESPANHOLA

A ideia do programa é investir na capacitação dos servidores públicos e promover o desenvolvimento profissional, contribuindo para uma melhor prestação de serviços à sociedade



Fotos: Fundação Valenciaport

Brasília, 25/04/2026 - A Embaixada da Espanha, em Brasília (DF), recebeu servidores da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) a fim de diplomar a terceira turma do Mestrado em Logística e Gestão Portuária. A cerimônia ocorreu na sexta-feira (17), e contou com a presença do diretor-geral da Agência, Frederico Dias, além de representantes do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor) e demais autoridades do setor portuário.

A formação é promovida pela Fundação Valenciaport e pela Universidade Politécnica de Valência, na Espanha. O foco do curso é o desenvolvimento de competências em gestão - como logística, planejamento estratégico e economia portuária. “Além disso, os servidores tiveram a chance de ampliar seu networking e de conhecer a realidade de um setor de atuação internacional”, destacou Cyrce Queiroz, chefe da Assessoria de Relações Internacionais (Arint).

“Celebramos o esforço de cada um dos alunos na aquisição de conhecimentos e competências que terão impacto direto no desenvolvimento do setor portuário brasileiro”, destacou o ministro-conselheiro da Embaixada da Espanha, Juan José Escobar, durante a cerimônia.

Novos mestres na ANTAQ

A Agência participa ativamente do programa de especialização desde sua primeira edição. De acordo com Cyrce, a iniciativa valoriza a inovação dos serviços prestados pelos servidores da ANTAQ: “Este é um programa de capacitação de alto nível, que se destaca não apenas pela sua excelência acadêmica, mas, também, por ser oferecido por uma instituição de grande renome. Investir nos nossos servidores é uma forma de investir na sociedade como um todo”. A chefe da Arint prevê a formação da quarta turma para setembro deste ano.

Foram mais de 600 horas letivas, com aulas presenciais e sessões online. Dessa vez, além do superintendente de Outorgas Renildo Barros, foi diplomado também Thiago Bonetti, chefe de Unidade Regional de Curitiba. Os alunos participaram de debates, trabalhos práticos e tiveram contato constante com os professores. Eles conheceram diferentes cenários do sistema portuário nacional e internacional, a exemplo da visita técnica ao porto de Valência, na costa leste espanhola.

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

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

Data: 27/04/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PESQUISA DO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS QUER OUVIR PASSAGEIROS PARA TORNAR A AVIAÇÃO MAIS ACESSÍVEL

Iniciativa convida pessoas com deficiência a avaliarem aeroportos e companhias aéreas e contribuir com melhorias para o transporte aéreo



- Foto: Gabriel Heusi

Pesquisa do Ministério de Portos e Aeroportos quer ouvir passageiros de todo o país sobre acessibilidade na aviação civil. A iniciativa, uma parceria com a Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), visa identificar os desafios e aprimorar a experiência de pessoas com deficiência de todo o país. A participação é feita pelo site do Projeto Aviação Acessível.

O projeto busca compreender, por meio de relatos e experiências dos passageiros, as principais barreiras enfrentadas pelos usuários, desde a compra da passagem até o desembarque no destino.

“Estamos trabalhando para que a acessibilidade seja parte central da aviação brasileira, e isso só é possível com a participação ativa dos passageiros. Ao compartilhar suas experiências, cada pessoa contribui diretamente para a construção de um setor mais inclusivo, eficiente e preparado para atender a todos”, afirma o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo.

A iniciativa é baseada na escuta direta e tem como premissa o relato do usuário. Esse método permite ao passageiro explorar diversos pontos da viagem, podendo avaliar os procedimentos de acessibilidade adotados por aeroportos e companhias aéreas, indicando tanto sua relevância quanto sua efetividade na prática. A experiência pode ser relatada por texto, áudio ou vídeo.

Cada resposta é fundamental, pois auxilia na identificação de problemas que podem ser comuns em diferentes aeroportos. A partir dessas contribuições, é possível construir soluções eficazes para ampliar a autonomia da pessoa com deficiência, subsidiar a elaboração de políticas públicas e orientar melhorias operacionais no setor aéreo.

No ar desde 2024, a pesquisa já revelou pontos importantes de atenção, como a necessidade de ampliar o uso de tecnologias acessíveis, melhorar a comunicação para pessoas com deficiência auditiva e garantir maior cuidado no transporte de equipamentos, como cadeiras de rodas. Outro ponto identificado é a necessidade de capacitação de profissionais e da oferta de recursos de acessibilidade ao longo de toda a jornada do passageiro.

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

Data: 27/04/2026

SUDESTE LIDERA CRESCIMENTO NA AVIAÇÃO E REGISTRA 15,7 MILHÕES DE EMBARQUES NO 1º TRIMESTRE

Desempenho representa alta de 5,22% em relação ao mesmo período do ano passado; embarques internacionais somaram 3,2 milhões de passageiros

A região Sudeste registrou, no primeiro trimestre de 2026, a maior movimentação de passageiros da história em voos com origem em seus aeroportos. Ao todo, foram 15,7 milhões de embarques,

considerando operações domésticas e internacionais, o melhor resultado desde o início da série histórica da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), iniciada em 2000. Os dados são do painel de Oferta e Demanda da Anac, consolidados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).



A região registrou a maior movimentação de passageiros da história em voos com origem em seus aeroportos - Foto: Divulgação

O desempenho representa um crescimento de 5,22% em relação ao mesmo período de 2025 e acompanha o avanço da aviação no país como um todo, que também registrou alta no trimestre. No Brasil, mais de 33,5 milhões de passageiros embarcaram em voos domésticos e internacionais entre janeiro e março, um aumento de 7,7% na comparação com o ano anterior, com destaque para

o crescimento mais acelerado das viagens internacionais.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou que o desempenho da região Sudeste evidencia o papel da aviação para o desenvolvimento do país. “Quando observamos um crescimento consistente, especialmente nas viagens internacionais, estamos falando de mais negócios, mais turismo e maior integração do Brasil com o mundo. Nosso desafio é garantir que a infraestrutura acompanhe esse ritmo, com planejamento e investimentos, para sustentar esse avanço no longo prazo e ampliar os benefícios para a população e para o setor produtivo”, afirmou.

"Estamos falando de mais negócios, mais turismo e maior integração do Brasil com o mundo"

Tomé Franca

Internacional puxa crescimento

O avanço foi ainda mais intenso nos voos internacionais. Foram 3,2 milhões de passageiros embarcando para o exterior a partir da região, crescimento de 8,28% em relação ao primeiro trimestre de 2025; também um recorde histórico.

Esse movimento acompanha o aumento da presença de turistas estrangeiros no Brasil e o maior fluxo de brasileiros viajando para fora. Dados do Banco Central mostram que os gastos de visitantes internacionais no país somaram R\$ 16 bilhões entre janeiro e março, alta de 12% em relação ao mesmo período do ano anterior.

A combinação desses fatores ajuda a explicar a maior movimentação nos aeroportos do Sudeste, principal porta de entrada e saída do país para voos internacionais.

Mercado doméstico aquecido

Nos voos dentro do país, o Sudeste manteve desempenho positivo. Foram 12,4 milhões de passageiros embarcando na região, crescimento de 4,45% em relação ao primeiro trimestre de 2025; igualmente o maior volume já registrado na série histórica.

A força do mercado doméstico está diretamente ligada ao peso econômico da região, que concentra os principais centros financeiros, industriais e de serviços do país. Essa dinâmica sustenta uma demanda constante por deslocamentos aéreos, tanto para viagens corporativas quanto para turismo interno.

Principais aeroportos

Os grandes hubs da região continuam concentrando a maior parte da movimentação. O Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) lidera com 5.767.777 passageiros embarcando no trimestre, seguido por Congonhas (SP), com 2.942.490, Galeão (RJ), com 2.545.406, e Confins (MG), com 1.444.898.

Também se destacam os aeroportos de Campinas (SP), com 1.377.185 passageiros, e Santos Dumont (RJ), com 758.322 embarques, ampliando a capilaridade da malha aérea na região.

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

Data: 27/04/2026

PORTOS TÊM PAPEL ESTRATÉGICO PARA RESULTADOS DA BALANÇA COMERCIAL NO 1º TRIMESTRE

Brasil exportou US\$ 82,3 bilhões no período; China e União Europeia foram os principais mercados do país



Os portos do Brasil são responsáveis por movimentar 95% das exportações e importações - Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Os portos brasileiros tiveram papel central no avanço das exportações no primeiro trimestre de 2026, ao garantir o escoamento de cargas de grande volume, como petróleo, minérios e produtos agropecuários. Responsáveis por mais de 95% das exportações do país, esses ativos sustentam a conexão do Brasil com os principais mercados internacionais.

De janeiro a março, o Brasil exportou US\$ 82,3 bilhões, um aumento de 7,1% em comparação com o mesmo período de 2025. Com isso, o saldo positivo da balança comercial – diferença entre o que o país vende e compra do exterior – chegou a US\$ 14,1 bilhões, alta de 47,6%.

O resultado foi impulsionado, principalmente, pelas vendas para a China, principal parceiro comercial do Brasil, que cresceram 21,7% no trimestre e somaram US\$ 23,9 bilhões. As exportações para a União Europeia também avançaram, com alta de 9,7% e total de US\$ 12,2 bilhões.

Com o aumento da demanda internacional por commodities, cresce também a importância dos investimentos em infraestrutura logística do país. Nesse contexto, os portos são fundamentais para garantir eficiência, reduzir custos e manter a competitividade brasileira no comércio global.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, o Brasil tem avançado em uma agenda consistente de investimentos e modernização da infraestrutura. "Só em 2025, foram R\$ 7,8 bilhões em autorizações e contratos no setor portuário, incluindo novos terminais de uso privado, alterações contratuais e reinvestimentos em arrendamentos existentes", destacou.

"Consideramos que fortalecer a infraestrutura portuária é essencial para sustentar o crescimento das exportações, reduzir custos e ampliar a competitividade do Brasil no mercado internacional"

Tomé Franca

Esse movimento se soma a um ciclo mais amplo de expansão. Entre 2023 e 2025, os investimentos privados no setor portuário foram, em média, de R\$ 12,9 bilhões por ano (R\$ 38,8 bilhões no total), um crescimento de mais de 400% frente ao período anterior (2019-2022), quando foi investido, em média, R\$ 1,8 bilhão por ano (R\$ 7,4 bilhões no total). No mesmo intervalo, os investimentos públicos também avançaram, totalizando R\$ 3,1 bilhões, alta de 121,4%.

Para Tomé Franca, os números refletem a estratégia do MPor de ampliar a capacidade operacional dos portos, melhorar acessos e garantir maior eficiência logística. "Consideramos que fortalecer a infraestrutura portuária é essencial para sustentar o crescimento das exportações, reduzir custos e ampliar a competitividade do Brasil no mercado internacional", ressaltou.

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

Data: 27/04/2026

POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE DO MPOR AVANÇA COM IMPACTO POSITIVO NOS PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS DO PAÍS

Com a websérie “Caminhos – O Brasil conectado e contado pelos seus”, o Ministério apresenta, na prática, como as empresas estão atuando para um ecossistema mais sustentável no dia a dia



A iniciativa estabelece parâmetros para a gestão pública e privada e busca integrar eficiência, transparência e responsabilidade socioambiental na infraestrutura logística do Brasil. Foto: Divulgação

A Política de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), lançada em 2025, já mobiliza os setores portuários, aeroportuários e hidroviários do país a atuarem dentro

de critérios de sustentabilidade, que envolvem questões ambientais, sociais e de governança (ESG na sigla em inglês). A iniciativa estabelece parâmetros para a gestão pública e privada e busca integrar eficiência, transparência e responsabilidade socioambiental na infraestrutura logística do Brasil.

“Com a Política de Sustentabilidade, estamos estabelecendo critérios claros para orientar a atuação do poder público e da iniciativa privada e incentivar práticas mais responsáveis e eficientes, com impacto direto na gestão e na operação dos modais”, afirma o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

No primeiro ano de implementação, 64 empresas aderiram à iniciativa e 36 receberam o Selo de Sustentabilidade durante a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, a COP30, nas categorias Bronze, Prata e Diamante, conforme o nível de maturidade das práticas ESG. “A sustentabilidade não é mais acessória, é um requisito. Ela precisa estar presente nas políticas públicas e nas ações das empresas”, pontua a coordenadora geral de Sustentabilidade do MPor, Rafaela Gomes.

No setor público, a política pública prevê uma agenda anual de projetos e estudos estratégicos. No setor privado, a adesão ocorre por meio do Pacto pela Sustentabilidade, que reúne empresas comprometidas com a agenda ESG.

O pacto também acompanha resultados e reconhece boas práticas, ampliando a previsibilidade para investimentos e fortalecendo o alinhamento entre setor público e iniciativa privada. “E o objetivo da política também é valorizar boas práticas ambientais. A ideia é que isso se traduza em benefícios para as empresas”, complementa Rafaela.

Transformação na prática

Nos setores portuário, aéreo e hidroviário, empresas já adotam práticas estruturadas de ESG, com uso de veículos mais eficientes e elétricos, sistemas de tratamento de efluentes e ações voltadas à adaptação às mudanças climáticas, promoção da equidade social, reflorestamento, descarbonização, fortalecimento da governança e igualdade de gênero.

Na categoria Diamante, a empresa Super Terminais se destaca por iniciativas de inovação energética e redução de impactos ambientais na operação. Segundo o diretor Marcello Di Gregorio, “o reconhecimento consolida a posição da empresa em inovação energética e reforça o compromisso contínuo com práticas responsáveis e de alto impacto.”

A Infraero recebeu o prêmio na categoria Bronze, sendo reconhecida pelo fortalecimento da governança e pela evolução contínua das práticas socioambientais. Para o superintendente de Governança, Riscos e Compliance da, Henrique Corrêa Baker, o selo vai além de reconhecer boas práticas. "Ele incentiva a melhoria contínua da gestão socioambiental e contribui para um setor mais eficiente e seguro."

Contando a história

É desse movimento que nasce o "Caminhos - O Brasil conectado e contado pelos seus". A websérie traz um olhar sobre o funcionamento do país a partir de seus principais eixos logísticos: portos, aeroportos e hidrovias, e acompanha como essas transformações se refletem dentro das empresas e no cotidiano do setor de transportes.

Mais do que estruturas, o foco está nas decisões, operações e impactos que chegam à vida real das pessoas. No primeiro episódio, "O futuro é agora: a política de sustentabilidade dos modais de transportes", a série mostra como a Política de Sustentabilidade do MPor já se traduz em mudanças concretas na operação do setor.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 24/04/2026

EM MANAUS, REPRESENTANTES DO MPOR PARTICIPAM DE EVENTO SOBRE DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Encontro reuniu setor público e especialistas para discutir avanços na infraestrutura hidroviária



O evento reuniu representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do BNDES e da Infra S.A., além de entidades do setor e representantes da indústria naval e da navegação. Foto: Divulgação/Adecon

Especialistas e representantes do setor público se reuniram em Manaus (AM), entre os dias 22 e 23, para participar do seminário Diálogos Hidroviáveis, promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias (Adecon), e debater os caminhos para o fortalecimento da infraestrutura hidroviária e o avanço da navegação interior no Brasil. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) esteve presente no encontro, representado pelo diretor de Gestão Hidroviária, Eliezé Bulhões Carvalho, e pelo diretor de Navegação e Fomento da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, Daniel Aldigueri.

Na abertura, Bulhões destacou a importância de realizar os debates na região Norte, onde se concentra a maior parte das hidrovias brasileiras e dos investimentos no setor. "Manaus é um vetor logístico fundamental da navegação interior brasileira, e a maior parte dos investimentos, públicos e privados, está concentrada na região Norte. Discutir esses temas aqui aproxima as políticas públicas da realidade local e fortalece soluções mais eficientes para o setor", afirmou.

O diretor também apresentou o avanço das ações do MPor, com ampliação dos investimentos públicos e estruturação de projetos voltados à melhoria da infraestrutura hidroviária, e destacou o avanço dos projetos de concessão como parte da estratégia de fortalecimento da navegação interior. As iniciativas buscam ampliar a eficiência logística, melhorar as condições de navegabilidade e atrair investimentos privados.

Segundo Eliezé Bulhões, o desenvolvimento dessas concessões ocorre de forma gradual, com o amadurecimento dos projetos e maior compreensão por parte da sociedade. "Contribuindo para um ambiente mais estável e favorável ao crescimento do setor", destaca.

Mudanças climáticas

Nos painéis, foram debatidos os impactos das mudanças climáticas na navegabilidade, especialmente na Amazônia, como a variação do nível dos rios e as estiagens prolongadas. Entre as soluções apresentadas estão estruturas flutuantes adaptáveis, melhoria do monitoramento hidrológico e ampliação da dragagem, medidas para garantir o transporte de cargas, insumos e o abastecimento das populações ribeirinhas.

Também foi apresentado o projeto Manaus Moderna, voltado à requalificação da infraestrutura portuária da capital, com foco em melhorar as operações de passageiros e cargas e aumentar a eficiência logística.

Fundo da Marinha Mercante

Durante os debates, Daniel Aldigueri abordou o papel do Fundo da Marinha Mercante (FMM), principal instrumento de financiamento da indústria naval, e os desafios no acesso ao crédito. “Hoje temos cinco embarcações de navegação interior de passageiros aprovadas pelo Fundo, mas apenas uma contratada e em construção”, afirmou.

Segundo ele, a principal dificuldade está na apresentação de garantias. “Essa é uma questão que estamos discutindo com diversos atores, inclusive com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), para ampliar o acesso ao financiamento e adequar as condições à realidade local”, disse.

O evento reuniu representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do BNDES e da Infra S.A., além de entidades do setor e representantes da indústria naval e da navegação.

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

Data: 24/04/2026

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E SERPRO APRESENTAM SISTEMA QUE AUTOMATIZA FLUXO DE DADOS NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS DO BRASIL



Nova ferramenta integrará informações de diferentes portos em um só sistema de forma automatizada e segura

Nova ferramenta integrará informações de diferentes portos em um só sistema. Foto: Divulgação/Codesp

O Ministério de Portos e Aeroportos e o Serpro apresentaram, durante a Intermodal South América 2026, o IntegraPSP, sistema que vai permitir a comunicação direta, segura e em tempo real entre os órgãos competentes e empresas que utilizam o Porto

Sem Papel (PSP).

A integração, via interfaces de programação de aplicações (APIs), vai ampliar a segurança ao ser sustentada por mecanismos de autenticação, criptografia de ponta a ponta e controle de acesso. O sistema também conta com auditoria e monitoramento contínuo, que garantem integridade, rastreabilidade e capacidade de acompanhar o histórico das operações.

Atualmente, os operadores portuários precisam alimentar seus sistemas internos e, em seguida, replicar as mesmas informações no Porto sem Papel, por meio de interfaces web, para que sejam disponibilizadas aos órgãos competentes. Esse modelo gera redundância de esforço e aumenta o risco de inconsistências. Com o IntegraPSP, essa troca de dados passa a ser automatizada e segura



e os processos se conectam diretamente à nova interface, que envia as informações ao PSP de forma integrada, sem necessidade de redigitação.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destaca que a nova ferramenta dará continuidade aos avanços promovidos pelo Porto Sem Papel na modernização da gestão portuária brasileira. “O programa já representa um marco na digitalização dos processos portuários no Brasil. Com o IntegraPSP, avançamos na fusão entre sistemas, tornando as operações mais ágeis, eficientes e alinhadas às necessidades do setor”, ressalta.

Para o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, a iniciativa é um avanço na modernização do setor portuário brasileiro. “Essa nova interface representa mais um passo significativo nos processos portuários no Brasil. Estamos avançando na integração de sistemas por meio do PSP, reduzindo burocracias e aumentando a eficiência das operações. Essa iniciativa reforça o compromisso do Ministério com a modernização da gestão portuária e com a melhoria do ambiente de negócios no setor”, pontua.

Segundo o coordenador do Porto Sem Papel do MPor, Carlos Tiego Arruda, o IntegraPSP vem para atuar no gargalo da inserção manual e fragmentada de dados. “O que é um dos principais problemas nas operações do setor, que exigia redigitação entre os sistemas das agências marítimas, operadores e outras empresas do setor e o PSP”, afirma. Além disso, segundo Arruda, esse cenário cria um descompasso entre a operação física e o processamento digital. “Sem uma camada de integração, o fluxo de informação não acompanha o ritmo da logística. O navio muitas vezes está pronto para operar, mas o ‘papel digital’ ainda está em processamento.”

De acordo com Mauricio Paiva, gerente de negócio do Serpro, empresa responsável pelo desenvolvimento da solução, o IntegraPSP foi criado para resolver esses problemas. “Estamos estruturando uma arquitetura baseada em APIs que transforma o PSP em uma camada de serviços integrada ao ecossistema portuário. Os sistemas passam a se comunicar diretamente, eliminando redundâncias e reduzindo a latência operacional, ou seja, o tempo de resposta entre o envio e o processamento dos dados”, destaca Paiva.

Mais segurança para o setor

A iniciativa está alinhada ao conceito de Janela Única Marítima, que centraliza o envio de informações exigidas por diferentes órgãos em um único fluxo digital, e permite que diferentes atores operem sobre uma base integrada de informações.

Ao estruturar a comunicação entre empresas e governo por meio de APIs, o IntegraPSP substitui sistemas isolados por um modelo interoperável, em que diferentes mecanismos conseguem se comunicar entre si, com mais previsibilidade e consistência. A expectativa é de que o IntegraPSP esteja disponível para contratação a partir de maio de 2026, quando empresas habilitadas no Porto Sem Papel poderão acessar a solução por meio do modelo de comercialização estruturado pelo Serpro.

Porto Sem Papel

O Porto Sem Papel é um sistema de gestão portuária, desenvolvido pelo Serpro para o Ministério de Portos e Aeroportos, que centraliza o envio, o tratamento e o compartilhamento das informações necessárias à estadia de navios nos portos brasileiros. A plataforma integra, em um único ambiente digital, dados de interesse dos agentes de navegação e de órgãos públicos como Receita Federal, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária e a Marinha do Brasil.

Desenvolvido para reduzir burocracia e otimizar os processos de importação e exportação, o PSP substitui procedimentos dispersos por um fluxo unificado de informações, aumentando a eficiência e a previsibilidade das operações portuárias.

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

Data: 24/04/2026

TRANSPORTE AÉREO CRESCE 7,7% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Movimentação reflete melhora da economia, mas precisa ser analisada com cautela por causa dos prováveis impactos da guerra, avalia ministro



A movimentação de passageiros foi ainda mais expressiva nos voos internacionais - Foto: Divulgação

Depois do recorde registrado no ano passado, o transporte aéreo de passageiros continua com números expressivos no Brasil em 2026. Segundo levantamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), com base no relatório de demanda e oferta da Anac, mais de 33,5 milhões de pessoas passaram por voos domésticos e internacionais no primeiro trimestre do ano, um número 7,7% maior do que o registrado no mesmo período de

2025.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, são números que confirmam o crescimento do setor e refletem a melhora da economia brasileira, mas precisam ser analisados com cautela. “Sabemos que há uma crise conjuntural e global afetando o preço do querosene de aviação (QAv) e isso pode impactar a movimentação de passageiros aéreos ao longo do ano. Mas este crescimento mostra a importância de adotar as medidas que estamos propondo para minimizar a influência da guerra sobre o valor da tarifa”, avalia o ministro.

“Este crescimento mostra a importância de adotar as medidas que estamos propondo para minimizar a influência da guerra sobre o valor da tarifa”, avalia o ministro

Entre as medidas emergenciais adotadas, o Governo Federal zerou as alíquotas de PIS/Cofins sobre o QAv, o que deve gerar uma redução direta de cerca de R\$ 0,07 por litro do combustível. Além disso, as aéreas poderão postergar, para dezembro, o pagamento das tarifas de navegação aérea ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), referentes aos meses de abril a junho de 2026. “Estamos estudando outras medidas para que os passageiros brasileiros não sejam tão prejudicados. Os impactos provavelmente serão sentidos, mas o Governo Federal está atuando para reduzir”, disse Tomé Franca.

Também será disponibilizada uma linha de financiamento por meio do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), voltada à aquisição de combustível, com risco assumido pelas empresas, de até R\$ 2,5 bilhões por companhia. A operacionalização ficará a cargo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Além disso, será criada uma linha de crédito para capital de giro no valor de R\$ 1 bilhão. As condições financeiras e os critérios de elegibilidade serão definidos pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), com risco da União.

A movimentação de passageiros foi ainda mais expressiva nos voos internacionais, com um crescimento de 13% no trimestre em relação ao mesmo período do ano passado (mais de 8,3 milhões de pessoas). Nos voos domésticos, o aumento no período foi de 6%, com mais de 25,2 milhões de passageiros.

Os números divulgados nesta sexta-feira (24/4) pela Anac mostram que foram movimentados 8 milhões de passageiros domésticos e 2,6 milhões de passageiros internacionais em março, totalizando 10,6 milhões, em números recorde para o mês. No segmento doméstico, o crescimento foi de 1,3% em relação a março de 2025, enquanto o crescimento no segmento internacional foi de 8,9%. Já o total representa um crescimento de 3,1% em relação a março do ano anterior.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 24/04/2026



Presidência da República

Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARTICIPA DE FÓRUM LATINO-AMERICANO SOBRE REGULAÇÃO E CONCESSÕES

Evento será realizado na sede da ANTT, em Brasília, e reunirá autoridades e especialistas para integração regulatória e concessões no setor de infraestrutura

Na tarde desta terça-feira (28), o Ministério dos Transportes participará do Fórum Latino-Americano de Reguladores de Transportes de P3C – PPPS e Concessões, que reúne autoridades públicas, especialistas e representantes de agências reguladoras para debater desafios comuns, boas práticas e aprendizados na regulação de projetos de infraestrutura, concessões e parcerias público-privadas (PPPs).

Esta edição será realizada na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Brasília, com o tema “Regulação, Integração e Previsibilidade: Diálogos entre Reguladores da América Latina”. Após o evento, será elaborado um documento reunindo os principais consensos, recomendações e perspectivas discutidas, com o objetivo de contribuir para o aprimoramento do ambiente regulatório latino-americano.

A programação contará com a participação do ministro dos Transportes, George Santoro; do diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio; de Frederico Dias, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); de Tiago Faienstein, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); além de diretores de agências reguladoras de países como Peru, Chile e Colômbia e representantes da Inter B Consultoria e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Fórum Latino-Americano de Reguladores de Transportes de P3C – PPPs e Concessões

Data: terça-feira, 28 de abril

Horário: 13h às 18h

Inscrição: via plataforma Symppla

Local: Auditório da ANTT – SCES, trecho 3, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Brasília (DF)

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

Data: 27/04/2026

CONTRAN ANUNCIA REGIME DE TRANSIÇÃO DO PEDÁGIO ELETRÔNICO (FREE FLOW), NESTA TERÇA (28)

Norma a ser assinada pelo ministro dos Transportes e presidente do Contran, George Santoro, define prazo de adaptação para integrar sistemas e operação do modelo free flow

Norma a ser assinada pelo Ministro dos Transportes e presidente do Contran, George Santoro, define prazo de adaptação para integrar sistemas e operação do modelo free flow.

O Ministro dos Transportes e presidente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), George Santoro, assina, nesta terça-feira (28), a deliberação que estabelece um regime de transição para a implementação do pedágio eletrônico (free flow), regulamentado pela Resolução nº 1.013/2024.

A medida tem como objetivo assegurar prazo adequado para a integração e o pleno funcionamento dos sistemas. Ao mesmo tempo, busca melhorar a experiência do cidadão, fortalecer a segurança jurídica e permitir a adaptação gradual de usuários e operadores.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Anúncio do regime de transição do free flow

Data: Terça-feira, 28 de abril

Horário: 11h

Local: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Sede, 6º andar, Sala Interativa

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

Data: 27/04/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES AUTORIZA INÍCIO DE OBRAS FERROVIÁRIAS EM BARRA MANSA (RJ)



Com investimento de R\$ 24,9 milhões, intervenções melhoram logística de cargas e reforçam a segurança nas operações de trens no eixo Rio-São Paulo

Início das obras no Pátio Anísio Brás, em Barra Mansa (RJ), ampliará a capacidade da ferrovia e reforçar a segurança no transporte de cargas entre Rio de Janeiro e São Paulo. - Foto: Michel Corvello/MT

A movimentação de cargas entre Rio de Janeiro e São Paulo ganhará mais eficiência com as obras de adequação do Pátio Anísio Brás, localizado na Ferrovia EF-105, em Barra Mansa (RJ). Nesta sexta-feira (24), o ministro dos Transportes, George Santoro, e o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, assinaram a ordem de serviço que autoriza o início das intervenções.

“O que importa é o impacto na vida das pessoas. Aqui, vamos reduzir riscos nas operações ferroviárias, aumentar a segurança e melhorar a mobilidade”, afirmou o ministro.

Com investimento de R\$ 24,9 milhões e prazo de execução de 22 meses, as obras serão conduzidas pelo Consórcio Rio-Vale em um trecho de 6,24 quilômetros. O contrato prevê a elaboração do projeto executivo de engenharia, a execução das obras civis, além de serviços especializados e da implementação de programas ambientais em toda a área do pátio.

“Estamos implantando uma solução logística que vai transformar o dia a dia das pessoas que moram na cidade, ao transferir o pátio ferroviário para uma área mais adequada, liberando o fluxo de carros e melhorando a circulação da população no município”, explicou o secretário Leonardo Ribeiro.

A adequação do Pátio Anísio Brás amplia a capacidade operacional da ferrovia e melhora as condições de circulação dos trens no trecho, tornando mais eficiente o transporte de cargas entre os estados carioca e paulista. A intervenção também organiza o tráfego de cargas e reforça a segurança e a fluidez das operações.

“Essa ordem de início representa um marco histórico. É uma transformação, com urbanização completa que já começa a acontecer, dignidade e investimento para a população”, finalizou o prefeito de Barra Mansa, Luiz Antônio Furlani Filho.

Novo complexo viário no Rio de Janeiro

Durante agenda no estado, o ministro dos Transportes inaugurou, na manhã desta sexta-feira (24), o [Complexo Viário em Barra do Piraí \(RJ\)](#). A estrutura reúne uma ponte de 135 metros sobre o Rio Paraíba do Sul e um viaduto rodoviário de 94 metros sobre a linha férrea, além de calçadas, acessos para pedestres, sinalização, iluminação, paisagismo e readequações viárias.

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

Data: 24/04/2026

MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA COMPLEXO VIÁRIO EM BARRA DO PIRAÍ (RJ) E REFORÇA INTEGRAÇÃO URBANA e logística na região

Obra de R\$ 146 milhões melhora mobilidade, reduz tráfego no centro da cidade e amplia segurança sobre a linha férrea



Com a entrega do novo complexo viário, o fluxo de veículos no centro de Barra do Piraí (RJ) deve cair cerca de 40% e aumentar a fluidez e a segurança no dia a dia. - Foto: Michel Corvello/MT

O ministro dos Transportes, George Santoro, inaugurou, nesta sexta-feira (24), o Complexo Viário em Barra do Piraí, no Rio de Janeiro. Com aporte de R\$ 146 milhões, a obra integra um pacote de aproximadamente R\$ 207 milhões de investimentos em deslocamento urbano.

“Barra do Piraí é o maior entroncamento ferroviário da América Latina. Esses investimentos são importantes para aumentar a segurança da população e melhorar o tráfego da ferrovia, que será cada vez maior no transporte de cargas para o Rio de Janeiro e os seus portos”, destacou George Santoro.

A estrutura reúne uma ponte de 135 metros sobre o Rio Paraíba do Sul e um viaduto rodoviário de 94 metros sobre a linha férrea, além de um conjunto de obras complementares, como calçadas, acessos para pedestres, sinalização, iluminação, paisagismo e readequações viárias. Na prática, a nova estrutura redesenha a dinâmica de deslocamento na cidade ao oferecer rotas mais diretas e seguras.

Mobilidade e segurança

O complexo estabelece uma nova ligação entre o Centro, bairros da região Leste e a BR-393, conhecida como Rodovia do Aço, eixo estratégico para o escoamento da produção industrial e agrícola. A mudança favorece tanto o deslocamento diário da população quanto a circulação de cargas.

Para quem vive na região, as intervenções representam uma mudança concreta no dia a dia. O administrador Marcelo Eduardo Motta, 50 anos, que morou toda a vida no município, comemora os avanços no deslocamento na cidade com a conclusão dessa obra.

“Com essa ponte e esse viaduto sobre a linha do trem, o acesso vai ser muito mais seguro, além da facilidade. A inauguração desse complexo viário é um sonho realizado não só para mim. Isso é um sonho antigo de toda a população e vai ter um impacto muito positivo para a cidade”, declarou.

Um estudo de tráfego aponta redução estimada de cerca de 40% no fluxo de veículos na região central. A mudança alivia o trânsito e reduz o tempo de deslocamento. Além disso, a separação dos fluxos rodoviário e ferroviário aumenta a segurança viária e diminui o risco de sinistros de trânsito.

“Com a redução do volume de carros no centro da cidade, haverá um avanço significativo na mobilidade urbana e na organização do tráfego. Esse é um momento histórico para Barra do Piraí, essas realizações são melhorias para o cidadão”, ressaltou a prefeita de Barra do Piraí, Kátia Miki.

As ações estão associadas ao Plano de Investimentos decorrente da renovação da concessão da MRS Logística, estruturado em parceria com o Poder Público.

“Cada trem representa centenas de caminhões a menos nas estradas, o que mostra a importância da ferrovia para o país. É nas cidades que esse impacto é sentido no dia a dia, e por isso precisamos investir em soluções que reduzam conflitos e aumentem a segurança. Obras dessa magnitude têm uma importância muito grande para as ferrovias e para a população”, explicou o diretor de Relações Institucionais da MRS, Gustavo Bambini.

Além da obra inaugurada, o município recebe outras intervenções, como melhorias em passagens em nível, implantação de estruturas de travessia e reforço de dispositivos de segurança ao longo da ferrovia, o que amplia a proteção dos moradores e a eficiência operacional do sistema.

Modernização da infraestrutura ferroviária

O projeto também é fruto da otimização do contrato da Malha Sudeste, que prevê R\$ 3,8 bilhões em investimentos para ampliar a eficiência operacional, fortalecer o transporte ferroviário de cargas e reduzir conflitos entre a ferrovia e o trânsito urbano. O acordo foi formalizado em 2025 junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), a partir de uma solução consensual que reuniu o Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e a concessionária MRS Logística.

“Esses investimentos tiram projetos do papel e ajudam a resolver gargalos históricos. Ao mesmo tempo, aumentam a segurança da população e preparam a região para o crescimento do transporte de cargas”, afirmou o ministro.

A Malha Sudeste desempenha papel fundamental no transporte de cargas de grande volume, como minério de ferro, produtos siderúrgicos e agrícolas, ao conectar polos produtivos aos portos de Santos (SP) e Itaguaí (RJ).

Ordem de serviço em Barra Mansa (RJ)

Também nesta sexta-feira (24), o ministro George Santoro e o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, assinaram a ordem de serviço para início das obras de adequação do Pátio Anísio Brás, em Barra Mansa (RJ), na Ferrovia EF-105/RJ.

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

Data: 24/04/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O CREPÚSCULO DA HIPERGLOBALIZAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A análise do economista Eduardo Giannetti, apresentada em entrevista publicada nesta edição do BE News, funciona como um divisor de águas para a compreensão do caos contemporâneo, ao diagnosticar que a era da lógica fria — pautada exclusivamente pelo custo baixo, pela escala e pela concentração produtiva em um único fornecedor — finalmente ruiu. O fim desse ciclo de hiperglobalização dá lugar a um mundo que prioriza a segurança e a diversificação das cadeias de suprimentos, uma mudança motivada pela constatação de que a dependência extrema de poucos fornecedores, como ocorre com os chips de Taiwan, gera uma fragilidade sistêmica insustentável.

Para o Brasil, esse cenário não representa apenas um desafio diplomático, mas a maior oportunidade histórica de reposicionamento estratégico do século XXI, exigindo a defesa de uma nova industrialização baseada em nossos ativos ambientais para que o País deixe de ser um mero espectador da história.

A importância estratégica dessa transição reside na necessidade de corrigir as distorções de uma economia globalizada que se tornou excessivamente financeira, com o valor dos ativos financeiros superando em até doze vezes o PIB real e concentrando-se em poucas gigantes de tecnologia e inteligência artificial. Giannetti conecta com precisão essa dinâmica econômica à política ao explicar que a transferência massiva de empregos industriais para a Ásia urbanizou milhões no Oriente, mas devastou a classe trabalhadora ocidental, minando seu poder de barganha e gerando o ressentimento que hoje alimenta populismos nacionalistas e a ascensão da extrema direita global. É nesse vácuo de estabilidade que o Brasil encontra seu maior trunfo, pois detém a dotação de recursos naturais, minerais críticos e terras raras que o mundo buscará dramaticamente para garantir sua própria segurança.

O diferencial para o futuro brasileiro será a capacidade de industrializar esses recursos em vez de permanecer como um exportador de bens primários in natura. O fato de haver potências disputando o acesso ao que o Brasil possui permite ao País negociar termos melhores e atrair investimentos que agreguem valor à biodiversidade nacional. Ao mesmo tempo, o economista alerta para a crise civilizatória das mudanças climáticas, que define como a maior ameaça à espécie humana e que não pode ser contornada pelo negacionismo. A realidade dos eventos climáticos extremos torna imperativa uma ação preventiva imediata, sob o risco de a humanidade enfrentar uma via dolorosa com custos sociais e econômicos muito mais elevados do que os necessários para uma transição planejada.

O Brasil de 2026 tem a oportunidade de deixar de ser o país do futuro para se tornar o provedor de soluções para o presente, utilizando sua matriz de energia limpa para atrair fábricas e laboratórios. O fim da hiperglobalização oferece a chance de reconstruir a dignidade social e o poder de negociação econômica, desde que o País saiba aproveitar suas vantagens comparativas de forma inteligente. A nova ordem mundial não ignorará a questão climática nem as demandas por recursos, e o papel do Brasil será definido pela sua habilidade em transformar sua riqueza natural em autonomia tecnológica e progresso industrial sustentável.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/04/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - ENTRE O RISCO E O REEQUILÍBRIO: A LINHA TÊNUE NOS CONTRATOS PORTUÁRIOS



VALTER BRANCO

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

opinio@portalbenews.com.br

Como contratos portuários de longo prazo confundem fronteiras e transferem ao Estado riscos que deveriam ser do investidor

Nos contratos de infraestrutura, especialmente no setor portuário, há uma distinção fundamental que nem sempre é respeitada no debate público: risco do negócio não é sinônimo de desequilíbrio econômico-financeiro. O primeiro é inerente à atividade e deve ser assumido e precificado pelo investidor. O segundo decorre de eventos extraordinários, alheios à vontade das partes, que rompem a equação original do contrato e, por isso, podem justificar recomposição.

O problema surge quando essa fronteira começa a se deslocar.

O risco do negócio envolve incertezas previsíveis: demanda, eficiência operacional, decisões de investimento, timing tecnológico e estratégias de expansão. Já o desequilíbrio pressupõe algo distinto, uma alteração relevante e imprevisível das condições pactuadas, frequentemente associada a atos do poder público ou mudanças abruptas de contexto regulatório. Na teoria, a diferença é clara. Na prática, nem sempre.

Considere-se um contrato portuário típico: prazos de 25 anos, com possibilidade de prorrogação por mais 25 ou, conforme propostas mais recentes, horizontes que podem alcançar até 70 anos. O ponto central, muitas vezes negligenciado, é que a prorrogação não constitui, necessariamente, um direito

adquirido. Trata-se, em geral, de uma faculdade condicionada ao atendimento de requisitos e ao interesse público.

É nesse contexto que emerge uma situação recorrente e sensível.

Imagine um operador que, ao longo do vigésimo ano de contrato, decide realizar investimentos relevantes em equipamentos de alta capacidade, como portêineres e transtêineres. São ativos intensivos em capital, com ciclos de amortização que frequentemente ultrapassam o prazo remanescente contratual. A decisão de investir, nesse caso, embute uma expectativa de continuidade, seja por prorrogação, seja por algum mecanismo que permita capturar o retorno.

Mas e se essa prorrogação não se concretiza?

Cinco anos depois, ao final do contrato original, o operador se vê diante de ativos ainda não amortizados e sem garantia de permanência. Surge então a pergunta central: estaríamos diante de um desequilíbrio econômico-financeiro passível de indenização ou de um risco empresarial assumido no momento da decisão de investimento?

A resposta não é trivial, nem neutra.

Ao reconhecer o direito à indenização em situações dessa natureza, o poder público pode, na prática, reconfigurar a matriz de riscos do contrato. O que antes era uma decisão empresarial, investir ou não diante da incerteza da prorrogação, passa a carregar um componente de proteção implícita. Por outro lado, negar qualquer forma de recomposição pode desincentivar investimentos justamente nos momentos finais do contrato, com impacto sobre eficiência e competitividade.

Há ainda um elemento adicional que não pode ser ignorado. Em contratos que podem alcançar horizontes de até 70 anos, a incerteza deixa de ser exceção e passa a ser regra. Mudanças tecnológicas, ciclos econômicos, transformações regulatórias e até alterações estruturais no comércio internacional são não apenas possíveis, mas esperadas ao longo de um período tão extenso.

Ao aceitar um horizonte dessa natureza, o investidor, por definição, incorpora essa incerteza à sua decisão. O longo prazo amplia oportunidades, mas também expõe o negócio a variáveis que não podem, nem devem, ser integralmente transferidas ao poder público. Tratar o reequilíbrio como resposta automática a essas incertezas é, no limite, esvaziar o próprio conceito de risco empresarial.

O reequilíbrio não deve ser utilizado como instrumento para neutralizar riscos inerentes ao negócio.

A experiência internacional oferece referências úteis para esse debate. Em modelos consolidados, como os do Port of Rotterdam Authority, na Holanda, e do Port of Melbourne, na Austrália, a alocação de riscos é definida de forma explícita desde a origem. Investimentos obrigatórios tendem a ser concentrados nas fases iniciais e intermediárias dos contratos, enquanto aportes realizados nos anos finais são, em regra, tratados como decisões empresariais, e não como fundamento para recomposição. A prorrogação, por sua vez, não é presumida, mas condicionada ao desempenho e, frequentemente, sujeita a reavaliação concorrencial.

Em outras palavras, a previsibilidade não decorre da eliminação do risco, mas de sua delimitação clara. A distinção entre o que cabe ao investidor e o que pode ser atribuído ao poder concedente reduz o espaço para interpretações extensivas do reequilíbrio econômico-financeiro. Ao contrário de enfraquecer o modelo, essa abordagem reforça sua coerência, protege o contrato sem descaracterizar sua natureza e assegura que decisões de investimento, inclusive aquelas realizadas na fase final, permaneçam essencialmente no âmbito do risco do negócio.

O tratamento recente do tema no âmbito da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) indica que esse debate está longe de ser apenas teórico, ainda que seus contornos concretos nem sempre sejam transparentes, frequentemente resguardados por alegações de sigilo. O desafio, portanto, não está apenas em decidir casos específicos, mas em preservar a coerência do modelo.



Se o problema está na fronteira difusa entre risco e reequilíbrio, a solução passa, necessariamente, pelo desenho dos editais e contratos. Não se trata de eliminar incertezas, o que seria impossível, mas de organizá-las no tempo e alocar responsabilidades de forma mais clara.

Um primeiro caminho seria estabelecer que os compromissos de investimento assumidos na licitação sejam integralmente executados até um marco anterior ao término contratual, por exemplo, cinco anos antes. Ao concentrar os investimentos dentro de uma janela compatível com o prazo firme do contrato, reduz-se a exposição a ativos não amortizados dependentes de uma eventual prorrogação.

Em paralelo, a decisão sobre a prorrogação, ou não, do contrato deveria ocorrer com antecedência suficiente para dar previsibilidade ao operador e ao próprio poder público. Um prazo mínimo de três anos antes do término permitiria não apenas a adequada avaliação do desempenho do arrendatário, mas também a organização de uma nova licitação, caso essa seja a alternativa escolhida, sem prejuízo da continuidade da operação.

Esse encadeamento temporal produz um efeito relevante: separa, de forma mais objetiva, o que é decisão empresarial do que é decisão regulatória. O operador passa a investir com base em um horizonte mais claro, enquanto o poder concedente preserva sua capacidade de planejar a continuidade do serviço sem rupturas.

Além disso, cria-se um ambiente em que o risco é efetivamente gerenciável e, portanto, precificável pelo investidor. A incerteza deixa de ser difusa e passa a ser delimitada por marcos contratuais objetivos.

Nada disso elimina completamente os conflitos. Mas reduz, de forma significativa, o espaço para interpretações oportunistas e para a expansão indevida do conceito de reequilíbrio econômico-financeiro.

No limite, a questão é simples, ainda que desconfortável: até que ponto se pretende proteger o investidor sem eliminar o risco que justifica o retorno?

É nessa linha tênue, entre garantir segurança jurídica e evitar a socialização indevida de perdas, que se define não apenas a atratividade dos contratos portuários, mas a própria eficiência do sistema.

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

EM CONTRATOS QUE PODEM ALCANÇAR HORIZONTES DE ATÉ 70 ANOS, A INCERTEZA DEIXA DE SER EXCEÇÃO E PASSA A SER REGRA. MUDANÇAS TECNOLÓGICAS, CICLOS ECONÔMICOS, TRANSFORMAÇÕES REGULATÓRIAS E ATÉ ALTERAÇÕES ESTRUTURAIS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL SÃO NÃO APENAS POSSÍVEIS, MAS ESPERADAS AO LONGO DE UM PERÍODO TÃO EXTENSO NECESSÁRIA, OS MEIOS PARA RESOLVER SEUS PRÓPRIOS GARGALOS

A DECISÃO SOBRE A PRORROGAÇÃO, OU NÃO, DO CONTRATO DEVERIA OCORRER COM ANTECEDÊNCIA SUFICIENTE PARA DAR PREVISIBILIDADE AO OPERADOR E AO PRÓPRIO PODER PÚBLICO. UM PRAZO MÍNIMO DE TRÊS ANOS ANTES DO TÉRMINO PERMITIRIA NÃO APENAS A ADEQUADA AVALIAÇÃO DO DESEMPENHO DO ARRENDATÁRIO, MAS TAMBÉM A ORGANIZAÇÃO DE UMA NOVA LICITAÇÃO, CASO ESSA SEJA A ALTERNATIVA ESCOLHIDA, SEM PREJUÍZO DA CONTINUIDADE DA OPERAÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/04/2026

INTERNACIONAL - TRUMP CHAMA SUSPEITO DE TIROTEIO DE 'LOUCO'

Presidente defendeu a construção do Salão de Baile na Casa Branca com recursos de segurança
Do Estadão Conteúdo



Trump ressaltou que ele e a primeira-dama dos EUA, Melania Trump estão “ótimos” depois da situação, mas classificou a noite como “muito triste”

O presidente dos EUA, Donald Trump, voltou a defender a necessidade de construir o Salão de Baile na Casa Branca, justificando a importância do local por segurança, em entrevista à Fox News neste domingo, após a tentativa de ataque no jantar da Associação de Correspondentes na noite de ontem.

“Estamos construindo um lindo e seguro Salão de Baile. Precisamos dele para eventos. Ele é voltado principalmente para futuros presidentes e foi projetado em conjunto com as forças armadas e o Serviço Secreto. O local possui todos os recursos de segurança imagináveis”, detalhou.

A construção do salão mencionado por Trump, que foi apresentado em projeto e pode custar US\$ 400 milhões, está suspensa desde março deste ano, após determinação de um juiz federal que proibiu o avanço das obras sem aprovação do Congresso.

Trump ressaltou que ele e a primeira-dama dos EUA, Melania Trump estão “ótimos” depois da situação, mas classificou a noite como “muito triste”. Na ocasião, ele citou a satisfação com a equipe de segurança. “Tínhamos uma ótima equipe para nos defender, todos foram excepcionais”, acrescentou.

O mandatário americano ainda disse que o suspeito do tiroteio, identificado como Cole Allen, odeia cristãos. “Esses assassinos parecem ser pessoas com alto QI, mas são loucos”, afirmou.

Allen, de 31 anos, obteve o diploma de bacharel em engenharia mecânica em 2017 pelo Instituto de Tecnologia da Califórnia, em Pasadena. Ele mencionou ter envolvimento em uma irmandade estudantil cristã e em um grupo do campus que praticava batalhas com armas Nerf (de brinquedo).

O repórter da Fox News Peter Doocy revelou que as autoridades americanas de segurança avaliam a possibilidade de Trump utilizar um colete à prova de balas em futuros eventos em público.

Lula se solidariza

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se solidarizou com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, pelo tiroteio. “Minha solidariedade ao presidente Donald Trump, à primeira-dama Melania Trump e a todos os presentes no jantar com correspondentes em Washington. O Brasil repudia veementemente o ataque de ontem à noite. A violência política é uma afronta aos valores democráticos que todos devemos proteger”, afirmou o presidente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - MARCOS PEREIRA REFORÇA APOIO À GESTÃO DE ANDERSON POMINI NA APS DURANTE A AGRISHOW

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

OS ELOGIOS DE MARCOS PEREIRA

O presidente do Republicanos, deputado federal Marcos Pereira, está entre os principais defensores da gestão de Anderson Pomini à frente da Autoridade Portuária de Santos (APS). E esse apoio ao presidente do Porto voltou a ser reforçado na tarde de ontem, quando Pereira se encontrou com Pomini na abertura da 31ª Agrishow, maior feira de tecnologia agrícola da América Latina, realizada em Ribeirão Preto. Em sua fala, o parlamentar destacou a importância do complexo marítimo para o agronegócio brasileiro e fez questão de elogiar a atuação do executivo portuário no desenvolvimento de projetos para ampliar a infraestrutura do cais santista, como o do túnel Santos-Guarujá, o da

ampliação da profundidade do acesso aquaviário para 16 metros e o da concessão da gestão do canal de navegação.

AS OBRAS E O ACORDO

Ao lado de Pomini no estande da APS na feira agrícola, Pereira afirmou que essas obras vão facilitar a atração de cargas para o Porto e, ao agilizar o acesso ao cais e seus terminais, irão “aperfeiçoar a competitividade das empresas brasileiras”. O presidente do Republicanos também lembrou do impulso a ser dado ao comércio exterior brasileiro com a entrada e vigor, a partir da próxima sexta-feira, do Acordo Mercosul-União Europeia.

EXPECTATIVAS

A parceria Pereira-Pomini deve continuar nos próximos anos, principalmente se o Republicanos integrar o bloco de apoio do próximo governo e continuar à frente da gestão do setor portuário.

LUTO

O comandante da Agência da Capitania dos Portos da Amazônia Ocidental em Parintins (AM), o capitão-tenente Cassiano Meireles Alecrim, foi encontrado morto nesse domingo, dia 26, em um quarto de hotel no município de Barreirinha, onde cumpria agenda de trabalho. Com cerca de 30 anos de serviços dedicados à Marinha, o comandante havia assumido o posto em Parintins em janeiro deste ano. A suspeita sobre seu estado de saúde surgiu após ele não comparecer a um compromisso oficial na cidade, o que levou ao acionamento das equipes de saúde que, infelizmente, confirmaram o óbito no local.

MODERNIZAÇÃO DA FISCALIZAÇÃO

Até o momento, a Marinha do Brasil não divulgou as causas oficiais da morte. A perda impacta diretamente a governança portuária do Baixo Amazonas, onde Alecrim vinha atuando para modernizar a fiscalização e garantir a segurança em uma das rotas fluviais mais movimentadas do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

BRASIL EXPORT – RIO DE JANEIRO EXPORT DEBATE INFRAESTRUTURA E INVESTIMENTOS NO ESTADO

Programação inclui temas como offshore, portos, transporte ferroviário e ambiente de negócios, além de agenda técnica na Transpetro

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A programação inclui recepção institucional, visita ao simulador marítimo e hidroviário e interação com profissionais ligados às atividades operacionais e de capacitação técnica.

O Fórum Rio de Janeiro Export 2026 será realizado nestas segunda e terça-feira, dias 27 e 28, reunindo representantes do poder público, executivos e especialistas para discutir desafios e oportunidades nos setores portuário, logístico, energético e de transportes. A programação ocorrerá no Píer Mauá, no Armazém 1 do Porto do Rio de Janeiro.

As atividades têm início com uma agenda técnica fora do local principal do evento. Pela manhã, participantes irão à Academia Transpetro para uma imersão voltada à operação e à formação no setor. A programação inclui recepção institucional, visita ao simulador marítimo e hidroviário e interação com profissionais ligados às atividades operacionais e de capacitação técnica.



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

A programação inclui ainda uma dinâmica sobre regulação do setor de transportes aquaviários e segurança jurídica para o mercado. O primeiro dia será encerrado com sessão solene que contará com a presença de autoridades e lideranças, como Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; o deputado federal Eduardo Pazuello, presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FREPEGEN); Flávio Vieira, presidente da PortosRio; Sérgio Bacci, presidente da Transpetro; Pietro Mendes, diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); e representantes do Tribunal Marítimo, da Firjan e do setor empresarial.

No dia 28, a programação será voltada ao ambiente de negócios e às perspectivas para a infraestrutura no estado. As atividades começam com uma celebração pelos 150 anos da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, seguida da formalização de um termo de cooperação institucional na área de arbitragem marítima e portuária.

Na sequência, o painel “Rio de Janeiro em Foco” reunirá representantes do setor público e da iniciativa privada para discutir o cenário econômico fluminense, a atração de investimentos e o comércio exterior. Participam nomes ligados a entidades empresariais e órgãos de desenvolvimento econômico.

Ao longo da manhã, também estão previstos debates sobre transporte ferroviário, integração modal e o papel da mineração na dinâmica econômica regional. A programação inclui ainda uma apresentação sobre movimentações geopolíticas e o panorama energético do Rio de Janeiro e do Brasil, antes do encerramento das atividades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

BRASIL EXPORT – PROGRAMAÇÃO RIO DE JANEIRO EXPORT

Programação Rio de Janeiro Export

(sujeita a alterações)

27 | ABRIL | HOJE

09h00 Embarque para visita técnica no Prodigy Santos Dumont (INSCRIÇÕES ENCERRADAS)
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
Moderação: João Azeredo, Presidente da ABEEMAR
Debate: Ivo Dworschak, Diretor da Frente Empresarial Naval do Rio de Janeiro (FENAV-RJ); Marcelo Dourado, Group Decommissioning Manager da SBM Offshore; Newton Narciso Pereira, Professor Doutor da Universidade Federal Fluminense (UFF); Ronaldo Feltrin, Superintendente Adjunto na 7a. Região Fiscal da Receita Federal do Brasil; Tertius Ribeiro, Presidente na Transnave Estaleiro
15h30 Painel 2: O papel do Rio de Janeiro na segurança energética nacional e os novos vetores de investimento no setor offshore brasileiro
Moderação: Thalita de Cássia, Diretora de Relações Institucionais do IPEGEN
Debate: Cristiano Xavier, Presidente do IADC (International Association of Drilling Contractors) BRAZIL e Gerente-Executivo do Foresea Offshore; Dino Antunes Dias Batista, Vice-Presidente Executivo do Syndarmar-ABEAM; Eliana Valle, Gestora Pública do setor de energia; Guilherme Sargentti, Gerente Geral da Bacia de Campos da Petrobras; Marcos Frederico Farias de Souza, Superintendente de Petróleo e Gás Natural na Empresa de Pesquisa Energética (EPE); Pedro Calmon Neto, Sócio da PCFA (Calmon Advogados)
16h30 Intervalo
16h45 Painel 3: Desafios e oportunidades para os portos e terminais do Rio de Janeiro
Moderação: Fábio Silveira, Sócio do Gallotti Advogados
Debate: Gabriela Campagna, Subsecretária Adjunta de Economia do Mar do Governo do Estado do Rio de Janeiro; Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Marcos Araújo, Business Development da OSX; Mário Meira, Diretor Institucional da Triunfo Logística
17h30 Painel 4: Diversificação da matriz de transportes, Economia Azul e os novos negócios de baixo carbono
Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
Debate: Bruno Fonseca, Presidente da Praticagem do Brasil; Eduardo Miguez, Superintendente de Planejamento e Desenvolvimento de Negócios da PortosRio; Renato Regazzi, Diretor-Executivo da Diretoria Financeira, de Estratégia Corporativa e de Gestão de Riscos da AGERIO; Jones Soares, Diretor de Transporte Marítimo da Transpetro; Thiago Lemgruber, Diretor da Hidroclean

18h15 Dinâmica: Regulação do setor de transportes aquaviários e o incremento de segurança jurídica para o mercado
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Participantes: André de Seixas, Diretor-Presidente da Logística Brasil; Júlio Lopes, Deputado Federal; Mario Povia, Presidente-Executivo do IBI e ex Diretor-Geral da ANTAQ
18h45 Sessão solene com autoridades
Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Eduardo Pazuello, Deputado Federal e Presidente da FREPEGEN; Júlio Lopes, Deputado Federal; Flávio Vieira, Presidente da PortosRio; Pietro Mendes, Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP); Sérgio Bacci, Presidente da Transpetro; Ralph Dias da Silveira Costa, Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo; José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; Gilmará Temóteo, Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export; Roberta Carvalho, Presidente do Conselho do Rio de Janeiro Export; Mauro Ribeiro Viegas Filho, Diretor-Executivo Firjan/CIRJ e Presidente do Conselho Empresarial de Infraestrutura da Firjan; Luís Cerqueira, Presidente do Pier Mauá; Ruben Dario Arguelles Sánchez, Cónsul do Panamá no Rio de Janeiro;
20h00 Coquetel | Oferecimento: Triunfo Logística

28 | ABRIL | TERÇA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Celebração aos 150 anos da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil
Apresentação: Vice-Almirante Ricardo Jaques Ferreira
09h30 Formalização do Termo de Cooperação Institucional entre a Câmara de Arbitragem do Direito Marítimo, Portuário e Comércio Exterior e o Grupo Brasil Export
Convidado: Marcelo David Gonçalves, Desembargador Federal e Vice-Presidente Decano do Tribunal Marítimo
10h00 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; Marcio Sette Fortes, Economista, ex-diretor do Brasil no BID e Relações Institucionais da Multiterminais; Rita Fernandes, Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro
11h00 Intervalo
11h30 Painel 5: Transporte ferroviário, integração modal e mineração
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debate: Delmo Pinho, Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio de Janeiro; Marcos de Souza Vale, Especialista em Atração de Investimentos da ApexBrasil
12h15 Movimentações geopolíticas e o panorama energético do Rio de Janeiro e do Brasil
Apresentação: Luiz Carlos Ciochi, Conselheiro Nacional de Minerais e Energia, e ex diretor-presidente da EMAE e de Furnas Centrais Elétricas
12h45 Encerramento do Rio de Janeiro Export

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – PORTOS - SEPETIBA TECON E COSCO FECHAM ACORDO PARA AMPLIAR TRANSPORTE DE CARGAS

Contrato comercial no prazo de dez anos visa ampliar ofertas de transporte entre Brasil e China

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A diretoria do Sepetiba Tecon afirmou que a cooperação com a Cosco Shipping teve início 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.

O Sepetiba Tecon firmou um contrato comercial com a armadora chinesa

Cosco Shipping Specialized Carriers com o objetivo de ampliar a oferta de serviços de transporte entre o Brasil e a China. O Tecon Sepetiba, que administra o terminal de contêineres do Porto de Itaguaí (RJ), já é o único do Brasil habilitado pela armadora para o embarque de contêineres de exportação com destino ao país asiático.

O contrato comercial tem prazo de dez anos, com a possibilidade de extensão do prazo. “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).

A diretoria do Sepetiba Tecon afirmou que a cooperação com a Cosco Shipping teve início 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, a empresa informou que há previsão de exportações de celulose e grãos em operações de carga solta, por meio do BRICS Express Service.

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 o executivo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – PORTOS – PORTO DE IMBITUBA E POLÍCIA FEDERAL FIRMAM ACORDO PARA REFORÇAR SEGURANÇA

Parceria visa cooperação direta para reprimir crimes de tráfico e uso de tecnologia durante operações na área portuária

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Porto de Imbituba (SC) e a Polícia Federal firmaram um acordo de cooperação técnica (ACT) voltado ao fortalecimento da segurança pública na área portuária e nas vias navegáveis da região do complexo. A assinatura ocorreu em sessão solene realizada na quinta-feira (23).

O acordo terá vigência de cinco anos e consolida uma parceria estratégica para o combate a crimes federais e transnacionais.

O ACT estabelece a cooperação direta entre a Superintendência Regional da Polícia Federal em Santa Catarina e o Porto de Imbituba, com foco na atuação do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM). As ações visam prevenir e reprimir crimes como tráfico internacional de drogas, armas e pessoas, contrabando, descaminho, imigração ilegal, crimes ambientais, além de apoiar operações de busca e salvamento.

Como parte da parceria, o Porto de Imbituba disponibilizará para uso compartilhado uma aeronave remotamente pilotada (drone), um drone subaquático (ROV) e uma lancha, além de fornecer suporte logístico para manutenção e operação desses equipamentos. Também está previsto o compartilhamento de imagens dos sistemas de monitoramento e controle de acesso do porto, ampliando a capacidade de vigilância e resposta.

À Polícia Federal caberá a execução do policiamento ostensivo marítimo e portuário, por meio de patrulhamento embarcado e terrestre, fiscalização, abordagens e ações repressivas, além da capacitação de colaboradores do porto para a operação dos equipamentos compartilhados, respeitadas as atribuições legais de cada instituição.

“Este acordo representa um avanço decisivo na consolidação do Porto de Imbituba como um ambiente cada vez mais seguro, moderno e alinhado às melhores práticas internacionais. A integração com a Polícia Federal, aliada ao uso de tecnologia e inteligência operacional, fortalece nossa capacidade de prevenção e resposta, protegendo não apenas o complexo portuário, mas toda a cadeia logística e a sociedade”, afirmou Christiano Lopes, diretor-presidente do Porto de Imbituba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – PORTOS – GUINDASTE É DESTRUÍDO EM INCÊNDIO NO PORTO DE ITAJAÍ

Chamas mobilizaram bombeiros e consumiram equipamento usado na operação de cargas

Da redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As chamas atingiram um equipamento do tipo MHC (Mobile Harbor Crane), guindaste móvel utilizado em operações de carga e descarga de mercadorias em navios

Um incêndio de grandes proporções atingiu um guindaste portuário no Porto de Itajaí, em Santa Catarina, na noite de sábado (25). A ocorrência foi registrada por volta das 21h30 no terminal operado pela JBS Terminais, na área portuária do município, segundo a Superintendência do Porto de Itajaí.

As chamas atingiram um equipamento do tipo MHC (Mobile Harbor Crane), guindaste móvel utilizado em operações de carga e des carga de mercadorias em navios.

Equipes do Corpo de Bombeiros Militar foram acionadas e chegaram ao local por volta das 21h45. Uma grande nuvem de fumaça pôde ser vista em diferentes pontos da cidade.

Para conter o fogo, os bombeiros utilizaram escada mecânica e apoio de um rebocador. Cerca de 30 mil litros de água foram empregados na operação. Brigadistas do porto também atuaram no atendimento, auxiliando na logística.

Segundo informações preliminares, o equipamento estava em manutenção no momento do incêndio e possuía cerca de 12 mil litros de óleo diesel e óleo hidráulico, o que pode ter contribuído para a intensidade das chamas.

O incêndio foi controlado por volta das 23h. Não houve registro de vítimas ou feridos. O equipamento foi totalmente destruído, e os danos foram exclusivamente materiais.

As causas do incêndio ainda não foram divulgadas.

O Porto de Itajaí é um dos mais movimentados do país e tem papel relevante na movimentação de cargas em Santa Catarina. O município tem cerca de 220 mil habitantes e se destaca como polo logístico e comercial da região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - ANAC ATUALIZA REGRAS PARA TRANSPORTE DE POWER BANKS EM VOOS

Novas normas limitam quantidade, capacidade Agência Internacional de Energia revelou o cronograma para a disponibilização da oferta extra aos mercados globais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Cada passageiro poderá transportar, no máximo, dois power banks;

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) atualizou as regras para o transporte de carregadores portáteis (power banks) em voos. O objetivo é aumentar a segurança das operações aéreas.

Segundo a Anac, as medidas têm o objetivo de reduzir o risco de incêndios em cabine, pois as baterias de lítio podem apresentar falhas que levam ao superaquecimento. A portaria regulatória que revisa regras já existentes foi publicada no

Diário Oficial da União.

A revisão incorporou as novas especificações da Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci) sobre o transporte desses itens.

As novas regras estabelecem:

- Power banks devem ser transportados exclusivamente na bagagem de mão (regra já existente, agora reforçada);
- Cada passageiro poderá transportar, no máximo, dois power banks;
- Equipamentos devem ter capacidade de até 100Wh;
- Modelos entre 100 Wh e 160 Wh precisarão de autorização prévia da companhia aérea;
- Modelos superiores a 160 Wh são proibidos e deverão ser descartados antes da entrada na aeronave;
- Power banks não devem ser utilizados para carregar outros eletrônicos a bordo da aeronave;
- Power banks devem estar protegidos contra curto-circuito, com os terminais isolados ou na embalagem original;
- É proibido recarregar power banks a bordo da aeronave.



A Anac orienta que passageiros entrem em contato com as empresas aéreas antes de embarcar portando power banks. Mais informações sobre itens permitidos e restrições no transporte aéreo podem ser encontradas no site da Anac (www.gov.br/anac).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - ORDEM DE SERVIÇO MARCA INÍCIO DE NOVA ETAPA DO PÁTIO DE MANOBRAS DE BARRA MANSA

Assinatura com presença do ministro dos Transportes e autoridades autoriza obras de R\$ 24,9 milhões para retirar manobras ferroviárias do centro da cidade

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br

A assinatura da ordem de serviço que autoriza o início de mais uma etapa das obras do Pátio de Manobras de Barra Mansa foi realizada nesta sexta-feira, 24, marcando o avanço de um dos principais projetos de mobilidade urbana e ferroviária do município. O ato contou com a presença do ministro dos Transportes, George Santoro, do prefeito Luiz Antônio Furlani Filho, além do secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, e outras autoridades.

A intervenção prevê a adequação do Pátio Anísio Brás, localizado na Ferrovia EF-105/RJ, na altura do bairro Vista Alegre. Com a execução das obras, as manobras de trens deixarão de ocorrer na região central da cidade, o que deve impactar diretamente a dinâmica urbana e a circulação viária local.

A obra contará com investimento de R\$ 24,9 milhões e terá prazo de execução de 22 meses. Os serviços serão conduzidos pelo Consórcio RioVale em um trecho de 6,24 quilômetros. O contrato inclui a elaboração do projeto executivo de engenharia, a realização das obras civis, serviços especializados e a implementação de programas ambientais em toda a área do pátio ferroviário.

Durante a cerimônia de assinatura, o ministro dos Transportes destacou os efeitos práticos da intervenção. “O que importa é o impacto na vida das pessoas. Aqui, vamos reduzir riscos nas operações ferroviárias, aumentar a segurança e melhorar a mobilidade”, afirmou George Santoro.

O secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, ressaltou o caráter logístico da obra e seus reflexos no cotidiano da população. Segundo ele, a transferência do pátio ferroviário para uma área mais adequada permitirá liberar o fluxo de veículos e melhorar a circulação no município. “Estamos implantando uma solução logística que vai transformar o dia a dia das pessoas que moram na cidade”, declarou.

A adequação do Pátio Anísio Brás também tem como objetivo ampliar a capacidade operacional da ferrovia, melhorar as condições de circulação dos trens e tornar mais eficiente o transporte de cargas entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo. A reorganização do tráfego ferroviário deve contribuir para maior segurança e fluidez das operações ao longo do trecho.

O prefeito de Barra Mansa, Luiz Antônio Furlani Filho, classificou o início das obras como um momento significativo para o município. “Essa ordem de início representa um marco histórico. É uma transformação, com urbanização completa que já começa a acontecer, dignidade e investimento para a população”, afirmou.

Ainda durante agenda no estado do Rio de Janeiro, o ministro dos Transportes participou, na manhã desta sexta-feira (24), da inauguração do Complexo Viário em Barra do Piraí. A estrutura é composta por uma ponte de 135 metros sobre o Rio Paraíba do Sul e um viaduto rodoviário de 94 metros sobre a linha férrea, além de contar com calçadas, acessos para pedestres, sinalização, iluminação, paisagismo e readequações viárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS – ANTT APRESENTA PROPOSTAS PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL EM REUNIÃO DO MERCOSUL

Delegação brasileira levou medidas para operadores certificados, digitalização de documentos e maior integração logística entre os países do bloco

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Representando a agência, participaram o coordenador-geral Cálicles Mânica e o coordenador de Protocolo de Representação André Dolci Maia, ambos da Assessoria Internacional

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) participou, nos dias 22 e 23 deste mês, da VIII Reunião Ordinária da Comissão Técnica do Subgrupo de Trabalho nº 5 (SGT nº 5) – Transporte do Mercosul, realizada em Assunção, no Paraguai. O encontro reuniu delegações dos países do Mercosul para discutir normas e procedimentos que influenciam a logística regional, a fiscalização do transporte internacional e a fluidez nas travessias de fronteira.

Representando a agência, participaram o coordenador-geral Cálicles Mânica e o coordenador de Protocolo de Representação André Dolci Maia, ambos da Assessoria Internacional. Também integraram a delegação brasileira Leize Athayde Braga, da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (Supas), e Maycon Casal, da Superintendência de Transporte Rodoviário de Cargas (Suroc). O Brasil contou ainda com representantes da Receita Federal do Brasil (RFB), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI).

Entre os principais temas apresentados pela ANTT estiveram propostas voltadas aos transportadores certificados como Operador Econômico Autorizado (OEA). As medidas incluem renovação automática de licenças e uso de selos de identificação em veículos habilitados, com potencial para reduzir etapas operacionais, ampliar a previsibilidade logística e dar mais agilidade às fronteiras.

Outro ponto debatido foi o Certificado de Inspeção Técnica Veicular (CITV). O Brasil apresentou proposta de versão digital do documento, iniciativa voltada à modernização de procedimentos, maior rastreabilidade das informações e apoio às atividades de fiscalização.

Agenda técnica

Na pauta regulatória, os países analisaram estudos sobre veículos de carga com comprimento de até 19,30 metros e cegonheiras com 23 m, tema relacionado a pesos e dimensões no transporte rodoviário regional. O material seguirá em avaliação até a próxima reunião do grupo.

Também foram discutidas medidas para o transporte de produtos perigosos. O Brasil apresentou fichas de emergência para análise conjunta, buscando fortalecer protocolos operacionais e a atuação coordenada entre os países.

No campo da inovação logística, o setor privado apresentou estudo para digitalização do Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT), com previsão de rastreamento em tempo real dos veículos e maior integração das informações de transporte.

Integração regional

A reunião registrou avanços no webservice Mercosul de Cargas, ferramenta destinada ao intercâmbio de dados entre os países. Também avançaram os debates sobre documentos digitais, transporte internacional de encomendas por ônibus, centros integrados de fronteira e projetos estratégicos, como o Corredor Bioceânico.

O coordenador da delegação, Cálicles Mânica, destacou: “O grupo de trabalho atua continuamente para promover avanços no setor de transportes dentro do bloco, buscando transformar as negociações em resultados concretos, sempre com respeito à complexidade dos temas e à soberania de cada país participante. A cada reunião do SGT nº 5, trabalhamos para representar, à altura, a responsabilidade da ANTT e do Brasil no Mercosul.”

As propostas debatidas serão avaliadas pelas delegações até a próxima reunião do SGT nº 5, prevista para o final de junho.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/04/2026

TRANSPORTES – ENTREVISTA – “ESSE CAMINHO DAS CONCESSÕES É O CAMINHO CORRETO. MAS A GENTE TEM QUE CRIAR UM AMBIENTE DE JUROS BAIXOS”

Entrevista com **Mansueto Oliveira**.

Economista-chefe do BTG Pactual e ex-secretário do Tesouro Nacional

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** - leopoldo.figueiredo@redebenews.br



“A GENTE TEM UMA ENORME AGENDA PARA REALMENTE MELHORAR A PRODUTIVIDADE DO TRABALHADOR DO BRASIL, PORQUE, NOS ÚLTIMOS ANOS, ESSE CRESCIMENTO DE PRODUTIVIDADE PRATICAMENTE NÃO ACONTECEU. E ISSO SERÁ MUITO IMPORTANTE DAQUI PARA FRENTE”

Um maior crescimento da economia brasileira passa necessariamente pelo aumento da competitividade das exportações do País, o que depende de uma melhor infraestrutura de transportes. E para isso, a redução da taxa básica de juros, hoje em 14,75% ao ano, é essencial. A análise é do economista-chefe do BTG Pactual, maior banco de investimentos da América Latina, e ex-secretário do Tesouro Nacional (nos governos Michel Temer e Jair Bolsonaro), Mansueto Almeida. A avaliação foi apresentada para lideranças do mercado empresarial na semana passada, em São Paulo, durante sua participação no Meeting Brasil-Japão, promovido pelo Grupo Brasil Export.

Logo depois, em entrevista exclusiva ao BE News, Almeida destacou o papel que o setor de transportes tem no desenvolvimento brasileiro, especialmente a partir da ampliação das malhas rodoviária e ferroviária, da maior utilização das hidrovias e da expansão da infraestrutura portuária,



agilizando a logística dos produtos brasileiros e reduzindo seus custos - o que leva ao defendido crescimento da competitividade. Outra ação tratada como essencial nesse processo é a redução dos gastos públicos, permitindo ao Governo Federal diminuir o déficit de suas contas sem o aumento de impostos. Para o economista, o gestor público “precisa ser muito mais racional no controle das despesas no Brasil, justamente para abrir espaço para a gente gastar em programas que serão tão necessários para o aumento de produtividade”.

Confira a seguir os principais trechos da entrevista dada por Mansueto Almeida ao BE News.

Na sua apresentação, no Meeting Brasil-Japão, o sr. destacou as ações necessárias para o desenvolvimento da economia brasileira nos próximos anos. Qual o papel do setor de transportes nesse processo?

A participação é muito importante, em especial porque, hoje, uma das atividades econômicas mais estratégicas no Brasil é a agricultura. Para a agricultura ser cada vez mais competitiva e conseguir exportar a um preço competitivo, a gente precisa ter uma infraestrutura muito boa. E isso envolve necessariamente o setor de transportes. E se a gente precisa de rodovias muito melhores, a gente precisa ter um cenário de juros menores, para que seja possível fazer os investimentos necessários, principalmente em rodovias, em ferrovias. O setor de transporte é crucial para o crescimento do Brasil.

Em sua fala, a importância do aumento da produtividade no Brasil foi destacada várias vezes. Como aumentar a produtividade no setor de transportes?

O Governo tem que ajudar as empresas, por exemplo, a ter acesso a um crédito mais barato, a investir mais. É importante termos programas de inovação, de treinamento dos trabalhadores. Mas isso tem que ser feito junto com o setor privado, entendendo os desafios do setor privado. A gente tem uma enorme agenda para realmente melhorar a produtividade do trabalhador do Brasil, porque, nos últimos anos, esse crescimento de produtividade praticamente não aconteceu. E isso será muito importante daqui para frente. Se o Brasil almeja crescer 2%, 3% ao ano, é preciso ter um crescimento de produtividade. Hoje, a economia está em pleno emprego. Então, a ampliação da geração de riquezas não passa tanto pelo aumento do emprego, mas por uma maior produtividade. Cada trabalhador tem que conseguir produzir muito mais. E para o trabalhador produzir muito mais, ele precisa ter um melhor treinamento, ter acesso a escolas de melhor qualidade. É uma agenda que envolve o setor público e o privado.

Esse processo passa por programas de pesquisa e inovação?

Sem dúvida. Esse é o desafio. Mas para a gente ter dinheiro para investir em inovação, em treinamento de trabalhador, a gente precisa controlar o gasto público, que cresceu muito. A gente precisa ser muito mais racional no controle da despesa no Brasil, justamente para abrir espaço para a gente gastar em programas que serão tão necessários para o aumento de produtividade.

Uma das principais ações do Governo Federal no setor de transportes é seu programa de concessões, que vem registrando resultados recordes. Esse é caminho? O sr. vê a necessidade de ajustes?

Eu acho que a agenda de concessões evoluiu muito no Brasil. A gente vai terminar esse ciclo de quatro anos de governo com mais ou menos perto de 30 concessões de rodovias federais, o que é muito positivo. E acho que a gente tomou uma decisão certa ao renegociar aqueles contratos antigos, que estavam causando prejuízo para as empresas. Acho que esse caminho das concessões é o caminho correto. Mas a gente tem que criar um ambiente de juros baixos, porque se o custo do capital ficar muito alto, mesmo com concessão, fica difícil investir.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/04/2026

AGRONEGÓCIO – AGRISHOW: ALCKMIN ANUNCIA R\$ 10 BI PARA MÁQUINAS AGRÍCOLAS; SETOR CRÍTICA

O 'Move Agrícola', programa de financiamento deverá ter juros abaixo de 10%
Do Estadão Conteúdo



Além do novo programa, Alckmin sinalizou outras frentes de atuação do governo federal. Entre elas, a ampliação do seguro rural considerado um dos gargalos estruturais do agro brasileiro. Atualmente, a cobertura atinge pouco mais de 7% da área plantada no País

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, anunciou neste domingo, 26, durante a abertura da 31ª edição da Agrishow 2026, em Ribeirão Preto (SP), um programa de

financiamento de máquinas agrícolas com a promessa de reduzir os juros pagos pelos agricultores. O "Move Agrícola" prevê liberar, dentro de três semanas, um total de R\$ 10 bilhões, com taxa de "um dígito" - o percentual não foi especificado.

"O governo está estruturando o 'Move Agrícola' para garantir crédito mais acessível ao produtor e à indústria de máquinas", afirmou Alckmin. Segundo ele, a medida atende a uma demanda recorrente do setor, especialmente em um cenário de juros elevados.

Os recursos serão operacionalizados pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) em parceria com instituições financeiras. Alckmin declarou que o programa busca estimular a modernização do parque agrícola brasileiro e, com isso, ampliar a competitividade do País.

Além do novo programa, Alckmin sinalizou outras frentes de atuação do governo federal. Entre elas, a ampliação do seguro rural considerado um dos gargalos estruturais do agro brasileiro. Atualmente, a cobertura atinge pouco mais de 7% da área plantada no País.

O vice-presidente reconheceu a limitação e afirmou que o governo pretende avançar no tema, mas com cautela fiscal. "Vamos melhorar o seguro rural com toda a responsabilidade fiscal", disse, indicando que eventuais mudanças dependerão do equilíbrio das contas públicas.

Outro ponto sensível abordado foi a renegociação das dívidas do setor. Alckmin confirmou que o governo trabalha em um programa que contemple tanto produtores adimplentes quanto inadimplentes, com o objetivo de reequilibrar financeiramente a atividade no campo.

O vice-presidente mencionou, ainda, medidas que podem beneficiar o agronegócio de forma indireta, como a ampliação da lista de produtos com tarifa de importação zerada e a desoneração das exportações prevista na reforma tributária.

Reivindicações

A cobrança por medidas concretas partiu de lideranças do setor presentes na cerimônia de abertura da Agrishow. O deputado federal Arnaldo Jardim, vice-presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), reforçou a necessidade de um modelo estruturado de renegociação de dívidas.

Segundo ele, não se trata de perdoar os produtores, mas de adotar ações que permitam a eles manter suas atividades. "É indispensável que ele consiga pagar seus compromissos e retomar sua capacidade produtiva", afirmou.

Jardim também falou sobre a urgência de ampliar o seguro rural, argumentando que uma cobertura mais robusta reduziria a necessidade de renegociações frequentes. Ele lembrou que há projetos em

tramitação no Congresso para fortalecer a política de seguro, mas que ainda dependem de avanços legislativos.

Plano Safra

Em sua primeira participação na Agrishow como ministro da Agricultura, André de Paula adotou um discurso focado na ampliação do crédito e na redução dos custos financeiros. O ministro declarou que pretende buscar um novo recorde de recursos para o próximo Plano Safra, mas que o volume, por si só não é suficiente. “Mais importante do que o montante é garantir taxas de juros que permitam ao produtor acessar esse crédito”, declarou.

De Paula também se comprometeu a atuar pela aprovação do projeto de lei do seguro rural. Ele defendeu a construção de um modelo sustentável, com mecanismos que garantam continuidade mesmo em cenários de restrição orçamentária.

Outro ponto destacado foi a disposição do ministério em dialogar sobre a renegociação de dívidas. De acordo com o ministro, a pasta estará aberta a pensar em soluções em conjunto com o setor e o Congresso Nacional.

“Não-anúncio”

Representantes do agronegócio, entre eles Tirso Meirelles, presidente da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de São Paulo (Faesp), uma das entidades organizadoras da Agrishow, afirmam que havia uma expectativa de que o governo federal anunciasse medidas para atacar os “grandes problemas estruturantes do agro” e, por isso, ficou uma sensação de frustração.

“Esperávamos que fossem feitos anúncios, mas estamos classificando como um ‘dia do não-anúncio’”, disse à reportagem. “O governo reconheceu a importância de termos uma autossustentação de fertilizantes, de termos crédito, de termos seguro, mas não houve nada prático nesse sentido. Não bastasse isso, colocaram a culpa dos juros altos na guerra (do Oriente Médio). Sabemos que os juros não abaixam por causa da inflação”.

Diante deste cenário, Meirelles diz que a principal orientação aos agricultores será a de evitar investimentos no momento, mas de focar em aumentar a produtividade das lavouras, a fim de reduzir as pressões dos custos. “Todos esses pontos que apontamos são no intuito de começarmos a criar um País que não perca as oportunidades que estamos perdendo. Precisamos, agora, criar um projeto Brasil, com planejamento para os próximos 20 anos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

MINERAÇÃO - TERRAS RARAS, MINERAIS ESTRATÉGICOS E CRÍTICOS: ENTENDA AS DIFERENÇAS

Conceitos distintos ganham protagonismo global com avanço da transição energética e disputas geopolíticas

Do Estadão Conteúdo



Terras raras podem ser consideradas minerais críticos ou estratégicos, dependendo do contexto. Ou seja, toda terra rara pode ser estratégica, mas nem todo mineral estratégico é terra rara.

Conhecidos pelo potencial para impulsionar a transição energética, terras raras, minerais estratégicos e minerais críticos vêm ganhando protagonismo global. Embora frequentemente tratados como sinônimos, os três conceitos cumprem papéis diferentes na geopolítica e na economia global.

Segundo o Serviço Geológico do Brasil (SGB), órgão do governo federal responsável por avaliar o potencial mineral do país, Elementos Terras Raras (ETR) são um grupo de 17 elementos químicos da tabela periódica: 15 lantanídeos (como lantânio, cério, neodímio e disprósio), além de escândio e ítrio.

Apesar do nome, não são necessariamente raros na natureza, mas costumam estar dispersos, o que dificulta a exploração econômica. São essenciais para tecnologias como turbinas eólicas, carros elétricos, baterias, eletrônicos e sistemas de defesa.

Minerais estratégicos são aqueles considerados essenciais para o desenvolvimento econômico dos países e com aplicação em produtos e processos de alta tecnologia, defesa e transição energética.

Minerais críticos são aqueles cujo suprimento pode envolver riscos de abastecimento, como concentração geográfica da produção, dependência externa, instabilidade geopolítica, limitações tecnológicas e dificuldade de substituição.

A definição de quais minerais são estratégicos ou críticos depende de cada país e pode mudar com avanços tecnológicos, descobertas geológicas, mudanças geopolíticas e evolução da demanda. Entre os exemplos mais comuns estão lítio, cobalto, grafita, níquel e nióbio.

Terras raras podem ser consideradas minerais críticos ou estratégicos, dependendo do contexto. Ou seja, toda terra rara pode ser estratégica, mas nem todo mineral estratégico é terra rara.

Situação no Brasil

Segundo o SGB, o Brasil possui a segunda maior reserva de terras raras do mundo, com cerca de 21 milhões de toneladas, o que representa aproximadamente 23% das reservas globais, segundo o Serviço Geológico dos Estados Unidos (USGS).

A maior parte das terras raras no Brasil está concentrada em Minas Gerais, Goiás, Amazonas, Bahia e Sergipe.

Entre os minerais considerados críticos ou estratégicos, o Brasil tem as maiores reservas de nióbio do mundo (94%), com 16 milhões de toneladas. Também ocupa a segunda posição em reservas de grafita (26%), com 74 milhões de toneladas, e a terceira em níquel (12%), com 16 milhões de toneladas.

O país mantém uma lista de minerais estratégicos para o desenvolvimento interno, publicada na Resolução nº 2, de 18 de junho de 2021, do Ministério de Minas e Energia, dividida em três grupos:

- Precisam ser importados: enxofre, minério de fosfato, minério de potássio e minério de molibdênio.
- Usados em produtos e processos de alta tecnologia: minério de cobalto, cobre, estanho, grafita, minérios do grupo da platina, lítio, nióbio, níquel, silício, tálio, terras raras, titânio, tungstênio, urânio e vanádio.
- Minerais com vantagem comparativa e geração de superávit: minério de alumínio, cobre, ferro, grafita, ouro, manganês, nióbio e urânio.

Disputa global

Esses recursos se tornaram centrais na disputa geopolítica global. Hoje, a China lidera o refino e a produção de terras raras, o que gera preocupação em potências como Estados Unidos e União Europeia, que buscam diversificar fornecedores.

Nesse cenário, o Brasil aparece como ator relevante. Especialistas apontam que o desafio não está apenas na extração, mas também no beneficiamento e refino, ainda pouco desenvolvidos no país.

Sem isso, o Brasil tende a continuar importando produtos de maior valor agregado, avalia o professor da Universidade Federal Fluminense (UFF), Luiz Jardim Wanderley.

“O Brasil mantém o mesmo padrão de dependência que teve ao longo de sua história. Foi assim com o ouro colonial, passando pelo ferro e até o petróleo. A gente exporta muitos minerais e os consome pouco no mercado nacional”, diz.

Além da dimensão econômica, há questões ambientais e sociais. A exploração desses recursos gera impactos significativos nos locais onde ocorre.

“Não existe mineração sustentável. Toda mineração causa impactos ambientais, como comprometimento de recursos hídricos, e pressão econômica nos municípios, com aumento da pobreza, desigualdade e violência urbana”, afirma o geógrafo.

“É possível fazer um modelo menos degradante, mas ainda assim haveria impactos, como grandes escavações e alterações em cursos de água, com efeitos socioambientais significativos”, complementa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

FINANÇAS – HIPER GLOBALIZAÇÃO ESTÁ EM CRISE, DIZ ECONOMISTA EDUARDO GIANNETTI

Em entrevista à TV Brasil, intelectual analisa crises do mundo atual

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Eduardo Giannetti relaciona o fim da hiper globalização a fatos históricos como a crise financeira de 2008 e a Covid. E ressalta a financeirização do período.

A desestabilização de rotas comerciais como Estreito de Ormuz e a guerra tarifária promovida pelos Estados Unidos são sinais de uma ordem econômica que chega ao fim, na avaliação do escritor e economista Eduardo Giannetti.

Em entrevista à TV Brasil que será exibida no Repórter Brasil, edição das 19h, nesta segunda (27) e na terça (28), o especialista aborda diversos temas que fazem parte de um cenário internacional marcado por crises e guerras.

“As consultorias internacionais mostram que, para 180 produtos críticos das cadeias globais de produção, há dois ou três fornecedores no mundo. Se você olhar, Taiwan responde por 90% da produção dos chips mais avançados. Então, a partir dessa constatação, há uma busca por diversificação e segurança”, resume o economista.

“Não é mais a lógica fria de hiper globalização, que era custo de produção mais baixo, escala, eficiência e concentração num único fornecedor. Mudou”.

Financeirização

Eduardo Giannetti relaciona o fim da hiper globalização a fatos históricos como a crise financeira de 2008 e a Covid. E ressalta a financeirização do período. “Quando nós entramos na hiper globalização, havia mais ou menos 1 dólar de ativo financeiro para 1 dólar de PIB. Hoje nós estamos com 9 a 12 dólares de ativo financeiro para 1 dólar de PIB”, compara.

Giannetti acrescenta que só a valorização das ações na bolsa americana, de 2022 a 2026, é algo em torno de 2 trilhões de dólares. E metade desse valor está em 10 empresas ligadas à tecnologia da informação e inteligência artificial.



Para o economista, no entanto, o dado mais importante do período econômico que chega ao fim talvez seja a entrada no mercado de trabalho e consumo de centenas de milhares de trabalhadores asiáticos de áreas rurais de países como China, Índia, Vietnã e Indonésia.

Antes totalmente excluídos da economia mundial, com a hiper globalização, em pouco tempo, eles se urbanizaram e encontraram empregos.

“Isso, para a classe trabalhadora ocidental, foi devastador, porque o poder de negociação, de afirmação de direitos e interesses ficou seriamente tolhido pelo fato de que, se começou a dar problema em Detroit, fecha Detroit e abre Xangai”.

Extrema direita

Com a China respondendo por um terço da produção industrial do mundo, ele também destaca a melhoria da vida de sua população:

“São centenas de milhões de seres humanos que saíram da miséria e entraram no mundo moderno. Agora, isso gerou uma tremenda instabilidade social e política.”

A ascensão da extrema direita, acredita, seria em grande medida o ressentimento da classe trabalhadora e da classe média ocidental com essa perda de segurança e de poder de barganha.

“Não é só isso, mas isso é um fator de primeira ordem. O que é muito curioso é que essa ascensão da direita raivosa, populista, nacionalista, não é um fenômeno isolado. É como nos anos 30 do Século 20. Ela acontece em muitos países ao mesmo tempo”, analisa.

Trunfo do Brasil

Com o fim da hiper globalização, o país tem a oportunidade histórica de se repensar e se reposicionar economicamente, acredita o economista.

“Agora, o mundo vai buscar segurança, diversificação, e nós temos uma dotação de recursos naturais e de amenidades ambientais e de energia, de matérias primas e de minerais, que o mundo vai precisar dramaticamente. A gente tem que saber usar esse ativo a nosso favor.”

O economista sublinha a biodiversidade como um dos trunfos do Brasil, que conta com grande potencial para atender à demanda crescente por alimentos, minerais críticos e terras raras.

“O que a gente tem que saber é aproveitar essas vantagens comparativas, industrializando-as para não virar exportador de bens primários ‘in natura’, que é um caminho muito limitado, muito curto. O fato de haver potências disputando entre si o acesso a isso que nós temos nos ajuda demais, porque nós podemos negociar termos melhores”, pontua.

Mudanças climáticas

Além do fim da hiper globalização, Giannetti também destaca que a humanidade atravessa uma crise civilizatória. Para ele, as mudanças climáticas são a maior ameaça à espécie humana no Século 21, que vem acompanhada de negacionismo.

“É muito confortável você fingir que o problema não existe. Só que os governos podem ignorar a questão climática o quanto eles quiserem, mas a questão climática não vai ignorá-los e não vai nos ignorar. A realidade da mudança climática hoje é incontornável pela frequência de eventos climáticos extremos.”

Trata-se de uma questão a ser resolvida de dois modos, acredita o economista: pela via preventiva, de modo a minimizar os custos que de qualquer modo serão altos, ou pela “via dolorosa, que é o agravamento da situação a tal ponto, que se torne imperativo algum tipo de ação. E aí o custo será muito mais alto do que precisaria ter sido”, conjectura.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

FINANÇAS - OPINIÃO – UM OÁSIS CHAMADO CHAPADA DIAMANTINA



WALDECK ORNÉLAS

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

No Nordeste, o semiárido sempre foi considerado uma área problema. Na Bahia, então, isto sempre foi uma máxima, na medida em que esse bioma ocupa a maior parte do território baiano. Atualmente consideram, legalmente, que o semiárido abrange 85,6% de todo o território estadual e metade da população.

Conservador, prefiro valer-me da definição original do Polígono das Secas dos primórdios da Sudene (Decreto-Lei nº 63.778, de 11 de dezembro de 1968), que se baseava exclusivamente em fundamentos técnicos e científicos, sem as injunções políticas que, sobretudo a partir da Constituição de 88, ganharam proeminência em um Congresso sempre permissivo, ante a ganância despertada pela criação do Fundo Constitucional do Nordeste (FNE), a única vitória que a bancada regional obteve na Constituinte. Como consequência, o semiárido tem sido estendido cada vez mais... para os lados e para o Sudeste.

Fiel a esse viés, refiro-me aqui a uma das áreas consideradas “zonas de exceção” do semiárido original, por ter uma precipitação pluviométrica anual superior a 800 mm: a Chapada Diamantina.

Esta região central da Bahia, valendo-se do seu microclima ameno, combinado com a altitude elevada, desenvolveu uma economia singular em nosso Estado. Aí tem se consolidado uma sólida e sustentável dinâmica econômica, apoiada em vários segmentos.

O vetor do turismo tem seu marco principal a partir da criação do Parque Nacional da Chapada Diamantina, em 1985, movimento de que participei ativamente. Alcançou um novo patamar com a implantação do Aeroporto Horácio de Mattos (1998), em Tanquinho, distrito de Lençóis, cuja gestão acaba de ser assumida pela mesma concessionária do aeroporto de Guarulhos (SP). Localizado à margem da BR-242, Tanquinho vai receber agora o Terminal Turístico e Rodoviário da Chapada Diamantina. Ainda faltam, contudo, serviços de saúde mais robustos nas sedes municipais.

Cidades históricas e tradicionais – Lençóis, Mucugê, Rio de Contas e a vila de Igatu –, remanescentes do garimpo do diamante e do ouro, formam um mosaico inicial a que vêm se agregando outras localidades, como o Vale do Capão, atraindo visitantes para suas trilhas desafiadoras. Toda a região é muito rica em atrativos naturais. Trata-se de ambiente para o ecoturismo, que não pode tornar-se turismo de massa.

A agricultura e a agroindústria, por sua vez, têm revelado boas surpresas, dando vida nova à região. Pela qualidade dos seus produtos, já existem indicações geográficas para a cachaça de Abaíra e os cafés especiais da Chapada, distinguidos com selos de origem. Os municípios de Mucugê e Ibicoara destacam-se dentre os maiores produtores nacionais de batata inglesa. Uma moderna vinícola se apresenta, em Mucugê, como das melhores do País. O cultivo de frutas vermelhas – morango, mirtilo, amora, framboesa – é a nova frente de expansão, baseada na pequena propriedade e no associativismo.

Tendo desenvolvido uma agricultura requintada e com um turismo qualificado, a Chapada Diamantina tornou-se um oásis no centro da Bahia.

O sistema rodoviário regional conta, ao norte, com a BR-242, e ao sul com a BR-030. Se a BR-242 é o caminho a partir de Salvador, a BR-030 o é a partir de Brasília. No limite leste, a BA-142 atende a Andaraí (e sua Vila de Igatu), Mucugê, Ibicoara (e seu distrito de Cascavel), Barra da Estiva, Ituaçu e Tanhaçu, e seu distrito de Sussuarana, já na BR-030. Ainda existem pontes onde só passa um veículo

por vez. No eixo oeste, a BA-148 interliga Boninal, Piatã, Abaíra, Jussiape e Rio de Contas, indo alcançar a BR-030 em Brumado, depois de passar por Livramento de Nossa Senhora e Dom Basílio. Falta, no entanto, uma ligação pavimentada entre Mucugê e Abaíra, para interligar a região pelo interior, integrando os circuitos do diamante e do ouro.

O acesso à região, no entanto, é prejudicado pelo fato da [BR-242](#) – verdadeira rota Transbahia – mesclar o tráfego turístico com o de transporte de carga, por fazer a ligação do Oeste baiano – gênese do Matopiba – com os portos do litoral, sem receber a atenção necessária para oferecer adequadas condições de segurança e fluidez. Impõe-se prioridade e urgência em uma concessão rodoviária.

Em Mucugê – cidade tombada pelo Patrimônio Histórico –, a Prefeitura tem uma política de melhorias habitacionais digna de ser copiada, que patrocina a conservação do telhado e da fachada das casas para as pessoas de menor renda. Assim, a cidade está com seu casario sempre bem conservado. Tendo despertado a atenção do mercado imobiliário, foi feita a atualização do plano diretor de desenvolvimento urbano, para acautelar contra a descaracterização.

A Bahia tem a sua economia fortemente concentrada nas extremidades do vasto território: a Região Metropolitana de Salvador (indústria, serviços, turismo), o Oeste (grãos), Norte (fruticultura irrigada) e Extremo Sul (celulose, pecuária, turismo) e conta com, no máximo, duas dezenas de importantes centros comerciais e de serviços, não tendo ainda conseguido espriá-la significativamente. A Chapada Diamantina é muito bem-vinda a esta constelação.

Ampla e diversificada base agrícola, ecoturismo, agroturismo e enoturismo, esta é a agenda da Chapada Diamantina.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.

A BAHIA TEM A SUA ECONOMIA FORTEMENTE CONCENTRADA NAS EXTREMIDADES DO VASTO TERRITÓRIO: A REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR (INDÚSTRIA, SERVIÇOS, TURISMO), O OESTE (GRÃOS), NORTE (FRUTICULTURA IRRIGADA) E EXTREMO SUL (CELULOSE, PECUÁRIA, TURISMO) E CONTA COM, NO MÁXIMO, DUAS DEZENAS DE IMPORTANTES CENTROS COMERCIAIS E DE SERVIÇOS, NÃO TENDO AINDA CONSEGUIDO ESPRAIÁ-LA SIGNIFICATIVAMENTE. A CHAPADA DIAMANTINA É MUITO BEM-VINDA A ESTA CONSTELAÇÃO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/04/2026

FINANÇAS – BTG PACTUAL CONFIRMA ACESSO INDEVIDO A CONTAS INTERNACIONAIS

Em nota, banco afirma que acesso às contas de alguns clientes não comprometeu valores
Da redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



“houve um acesso indevido a dados de alguns clientes que mantêm contas internacionais” informou o BTG Pactual

O BTG Pactual informou que identificou, em março, que “houve um acesso indevido a dados de alguns clientes que mantêm contas internacionais”, mas reiterou que “nenhum valor foi comprometido”.

O pronunciamento foi feito em nota à Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, após a coluna Capital, do jornal O Globo, noticiar, neste domingo,

26, o ocorrido.

Na nota, o BTG Pactual afirma que notificou os clientes e adotou medidas adicionais de segurança, além de realizar a troca das numerações de contas.

O banco também reforçou que “a segurança é sua prioridade e está disponível para esclarecer dúvidas dos clientes em seus canais de atendimento”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026

BE JOB - OPINIÃO – GESTÃO - A ARMADILHA DA URGÊNCIA



HUDSON CARVALHO

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

opinioao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

Por que executivos experientes acabam prisioneiros da operação — e o que a ambidestria revela sobre a verdadeira liderança

“Quanto mais longe se consegue olhar para trás, mais longe se torna possível enxergar adiante”

Winston Churchill (1874-1965; militar, escritor e primeiro-ministro do Reino Unido de 1940 a 1945 e de 1951 a 1955)

Início de 1987. Meu primeiro cargo como engenheiro. Meu chefe, o gerente-geral de Engenharia Industrial, um espanhol de estilo duríssimo, adepto convicto do comando e controle. Sabia de tudo, opinava sobre tudo. Nos anos em que convivemos, nunca o vi sem paletó, gravata e colete. Verão ou inverno, nem as cores variavam. Um sorriso era algo fora de cogitação.

As semanas começavam com um ritual temido pelos gerentes subordinados a ele: a “Reunião do Tá Pronto?”, como a chamávamos, discretamente.

Em um desses encontros, um colega explicava atrasos na produção de ferramentas para um cliente estratégico. Falou de fornecedores, gargalos, equipamentos e pressão comercial. A discussão mergulhou em detalhes técnicos, indicadores operacionais e justificativas. Depois de alguns minutos, o chefe interrompeu com uma pergunta simples: “Estamos resolvendo o problema ou entendendo por que ele continua acontecendo?”

A sala ficou em silêncio.

A pergunta não tratava apenas daquela crise operacional. Tratava de liderança, produtividade executiva e gestão estratégica. Quanto tempo os líderes dedicam ao presente? E quanto tempo reservam para construir o futuro?

Em um ambiente empresarial marcado por pressão por resultados, transformação digital, competitividade global e decisões cada vez mais rápidas, poucas competências se tornaram tão valiosas quanto a capacidade de equilibrar execução imediata e visão de longo prazo. É nesse ponto que muitas empresas prosperam — ou se perdem.

Quando a operação sobe na hierarquia

Existe uma dinâmica silenciosa nas organizações: problemas sobem.

Aquilo que não foi resolvido no nível operacional sobe para a gerência. O que continua crítico chega à diretoria. O que permanece sem solução termina na mesa do CEO ou do principal executivo.



Com o tempo, a alta liderança passa a funcionar como destino das urgências. Não porque queira isso, mas porque o sistema empurra nessa direção.

O resultado é previsível: executivos que deveriam discutir crescimento, inovação, cultura organizacional, sucessão e planejamento estratégico passam boa parte da agenda apagando incêndios do presente. Esse é um dos maiores riscos da governança corporativa moderna.

E vale insistir em um ponto: fazer rápido é uma coisa. Fazer com pressa é outra completamente diferente.

A competência que separa gestores de líderes

É nesse ponto que surge uma habilidade ainda pouco debatida no mundo empresarial: ambidestria executiva.

Ambidestria não significa fazer duas coisas ao mesmo tempo. Significa dominar duas dimensões essenciais da liderança empresarial: a eficiência operacional e a visão estratégica

Há momentos em que o líder precisa mergulhar no detalhe. Outros em que precisa se afastar para enxergar tendências, riscos e oportunidades de mercado.

A maturidade executiva aparece justamente na capacidade de saber quando mudar de perspectiva.

Gestores eficientes resolvem o agora. Líderes também protegem o amanhã.

Organizações ambidestras conseguem inovar sem perder eficiência, crescer sem desorganizar a operação e preparar sucessões sem traumas. Em mercados voláteis, isso representa vantagem competitiva real.

O mapa silencioso das decisões

Uma ferramenta clássica ajuda a compreender esse desafio: a Matriz de Eisenhower, baseada em dois critérios centrais da tomada de decisão: urgência e importância. “O que é importante raramente é urgente, e o que é urgente raramente é importante.”

A operação vive no território da urgência. Clientes reclamam. Sistemas falham. Custos pressionam. Prazos vencem. A estratégia habita outro espaço: decisões importantes, porém não urgentes.

Reposicionar a empresa. Desenvolver lideranças. Investir em tecnologia. Fortalecer cultura organizacional. Rever modelos de negócio. Preparar novos ciclos de crescimento. Nada disso costuma chegar à agenda com sirenes ligadas. Ignorar essas decisões costuma sair muito caro.

O paradoxo da alta liderança

Quanto mais alto alguém sobe na organização, mais deveria trabalhar em estratégia, competitividade e decisões estruturantes.

Muitas estruturas empresariais empurram executivos para o quadrante oposto: o da urgência permanente.

Assim, líderes experientes passam dias inteiros resolvendo temas que já não deveriam depender deles.

Não por falta de capacidade estratégica, mas porque o dia a dia grita mais alto que o futuro.

Não há problema em atender urgências. Todas as empresas precisam fazê-lo. Está em não voltar para o importante.

A disciplina silenciosa dos grandes líderes

Executivos maduros desenvolvem uma disciplina pouco visível, porém decisiva.

Fortalecem a linha de gestão abaixo deles. Delegam decisões operacionais. Criam sistemas confiáveis de informação. Estabelecem prioridades claras. Desenvolvem sucessores. Protegem tempo para pensar.

A operação garante eficiência. A liderança garante direção. Empresas precisam das duas.

Uma reflexão final

Talvez por isso a ambidestria executiva seja tão rara.

Ela exige administrar o presente sem abandonar o futuro. Exige equilíbrio entre performance e planejamento. Exige coragem para não ser sequestrado pela agenda dos outros.

No fim, liderança não se mede apenas pela capacidade de resolver problemas, e sim pela capacidade de impedir que os problemas de hoje eliminem as oportunidades de amanhã.

Empresas raramente fracassam por falta de trabalho. Fracassam quando toda a energia é consumida pelo urgente — e nenhuma sobra para o essencial.

Hudson Carvalho escreve semanalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às segundas-feiras

CNO FIM, LIDERANÇA NÃO SE MEDE APENAS PELA CAPACIDADE DE RESOLVER PROBLEMAS, E SIM PELA CAPACIDADE DE IMPEDIR QUE OS PROBLEMAS DE HOJE ELIMINEM AS OPORTUNIDADES DE AMANHÃ

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/04/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FALHAS EM LINHAS DE TRANSMISSÃO PROVOCAM INTERRUPÇÃO DE ENERGIA NO RIO

De acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), problema ocorreu às 16h20min

Por Bruno Rosa



Linha de transmissão de energia — Foto: Domingos Peixoto/Agência O Globo

Uma falha em duas linhas de transmissão no Rio de Janeiro provocou interrupção momentânea no fornecimento de energia elétrica na tarde desta segunda-feira. O pico de luz afetou diversos bairros da cidade.

De acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), às 16h20min desta segunda-feira ocorreu o

desligamento das linhas de transmissão Grajaú/Nova Iguaçu e Grajaú/Jacarepaguá. Além disso, houve interrupção na subestação Grajaú, na zona norte de Rio.

Em nota, o ONS disse que está apurando os detalhes a respeito do ocorrido junto aos agentes envolvidos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/04/2026

DURIGAN: DESCONTOS DA RENEGOCIAÇÃO VÃO CHEGAR A 90%

Por Ana Carolina Diniz

Na foto, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo



Depois da reunião com todos os CEOs dos principais bancos, inclusive do Banco do Brasil e da Caixa Econômica, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que fechou os pontos finais do programa para amenizar o endividamento e levará ao presidente amanhã, para que ele anuncie a iniciativa nos próximos dias, como antecipado pelo blog da Miriam Leitão. As medidas vão atingir as dívidas do cartão de crédito, o CDC e o cheque especial. Ele disse ainda que os descontos na renegociação chegarão a até 90%.

- Com contrapartidas dos bancos, a gente está exigindo que haja uma taxa de juros muito menor do que a praticada nesses três segmentos, que são créditos caros que as pessoas têm que tomar no Brasil: tanto o cartão de crédito, quanto o crédito pessoal sem garantia, quanto o cheque especial. Então, você está falando de taxas de juros que variam de 6% a 10% ao mês. Então, uma dívida de R\$ 10 mil, por exemplo, no mês seguinte ela possivelmente vai ser uma dívida de R\$ 11 mil, no outro mês uma dívida de R\$ 12 mil e alguma coisa. Pessoal, uma família brasileira que tem um salário médio possivelmente não sai desse ciclo de atualização da sua dívida. Então, com um desconto amplo, a gente vai chegar a descontos de até 90% nesse programa.

Ele espera que dezenas de milhões de brasileiros sejam beneficiados. Ele afirmou que o fundo de garantia poderá ser usado. Também haverá aporte no FGO.

- A limitação será um percentual do saque do FGTS, vinculado ao pagamento das dívidas do programa, não necessariamente ao valor total da dívida.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/04/2026

ANÁLISE: PESQUISA MOSTRA COMO ‘EFEITO RICARDO COUTO’ ABALA ESTRATÉGIA BOLSONARISTA NO RJ

Levantamento da Genial/Quaest mostra desconhecimento de Douglas Ruas (PL) entre eleitores diante de amplo favoritismo de Eduardo Paes (PSD)

Por Johans Eller

A pesquisa de intenção de voto para governador do Rio de Janeiro divulgada nesta segunda-feira (27) pela Genial/Quaest demonstra de forma didática o impacto da gestão interina de Ricardo Couto à frente do estado na estratégia bolsonarista que culminou na renúncia de Cláudio Castro (PL) na véspera do julgamento no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que cassaria seu mandato de governador.

Com o estado sem linha sucessória — Castro estava sem vice desde 2025 e o então presidente da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj), Rodrigo Bacellar (União Brasil), estava afastado por

determinação da Justiça —, o plano do PL no estado era que Douglas Ruas (PL) fosse eleito presidente da Alerj e assumisse o governo estadual provisoriamente.



Da esquerda para a direita: o presidente da Alerj, Douglas Ruas (PL), e o governador interino do Rio de Janeiro, Ricardo Couto — Foto: Fotos de Marcelo Theobald e Alexandre Cassiano/O Globo

Com a caneta na mão, Ruas disputaria uma eleição indireta dentro da Casa e concorreria à reeleição em outubro já conhecido pela população, o que garantiria à sua candidatura a solidez necessária para disputar contra o ex-prefeito Eduardo Paes (PSD), que tem o recall de quatro mandatos à frente

da capital e duas outras disputas pelo governo estadual.

A expectativa até então era de que a gestão interina de Couto, desembargador e presidente do Tribunal de Justiça, durasse poucos dias.

Mas ele se mantém no cargo há mais de um mês por força de uma liminar do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Cristiano Zanin, até que a Corte decida se a vacância provocada pela renúncia de Castro deve ser resolvida por meio de eleições diretas e indiretas. Na semana passada, Zanin corroborou a medida ao definir que a eleição de Ruas como presidente da Alerj não muda a decisão do Supremo.

O “efeito Ricardo Couto” se traduz nos números do levantamento da Genial/Quaest: 71% dos entrevistados responderam que não conhecem Douglas Ruas. Apenas 12% deles disseram conhecer o deputado e que votariam nele; outros 17% afirmaram conhecê-lo, mas que o bolsonarista não teria seu voto.

Já 48% dos entrevistados disseram conhecer Paes e que votariam no ex-prefeito. Apenas 12% responderam que não sabiam quem era o político do PSD. Outros 40% alegaram conhecê-lo e que não votariam nele – no geral, candidatos com alto índice de conhecimento costumam atrair também um nível maior de rejeição.

O desempenho de Ruas também contrasta com outro velho conhecido da política fluminense: o ex-governador Anthony Garotinho, que tem se colocado como pré-candidato pelo Republicanos. Apenas 16% dos entrevistados responderam não conhecê-lo. Outros 19% disseram que conhecem e votariam nele; esmagadores 65% afirmaram conhecer Garotinho e que não o apoiariam.

Um reflexo concreto do desconhecimento de Ruas entre os eleitores está nas intenções de voto. De acordo com a Genial/Quaest, se a eleição ocorresse hoje, Eduardo Paes seria eleito no primeiro turno. Em um dos cenários testados pelo instituto, o ex-prefeito marca 40% – descartados os votos brancos e nulos, que não são contabilizados, ele superaria a marca necessária de 50% + 1 para vencer já no dia 4 de outubro.

Na pesquisa espontânea, quando os entrevistados não são apresentados aos nomes dos pré-candidatos, Paes tem 8% – quatro vezes mais do que Douglas Ruas (2%). O ex-prefeito do Rio tem maioria entre eleitores de direita não bolsonaristas (33% contra 22%) e empata com o rival do PL entre apoiadores de Jair Bolsonaro (25%).

Na prática, os índices da pesquisa demonstram que o presidente da Alerj terá um longo caminho até outubro para se tornar mais conhecido pelo eleitorado do estado caso a liminar de Zanin prolongue o governo interino de Ricardo Couto até a eleição de outubro ou mesmo até a posse do próximo governador em 2027, o que tem sido articulado nos bastidores do STF.

No início do mês, o presidente do Supremo, Edson Fachin, disse a Couto durante uma cerimônia no TJ-RJ que ele tem a chancela da Corte para governar. Após a declaração pública, o governador passou a montar sua própria equipe e a exonerar indicados de Cláudio Castro, o que foi interpretado na política fluminense como um indicativo claro de que ele deve permanecer no cargo.

O PL de Ruas vem buscando no STF reverter a liminar para que ele seja empossado como governador. Mas, como o julgamento sobre o formato da eleição para substituir Castro está paralisado por um pedido de vista de Flávio Dino e outros ministros alinhados a Zanin, como Alexandre de Moraes e Gilmar Mendes trabalham para manter Ricardo Couto no governo, não há expectativa de que isso aconteça tão cedo.

Veja também: Senado pediu ao STF para rejeitar ação antidelatação do PT desengavetada por Moraes. O “efeito Couto” também respinga na pré-campanha presidencial de Flávio Bolsonaro. O filho 01 de Jair Bolsonaro contava com um mandato-tampão de Douglas Ruas para assegurar um palanque forte no estado berço do bolsonarismo, já que Paes, favorito, apoiará a reeleição de Lula.

A estratégia foi originalmente desenhada para que Rodrigo Bacellar assumisse o governo do Rio e fosse ele o candidato à sucessão de Castro, mas acabou frustrada pela prisão do então presidente da Alerj em dezembro por suspeita de envolvimento com o Comando Vermelho. Deputado de primeiro mandato e filho do prefeito de São Gonçalo, terceiro maior colégio eleitoral do Rio, Ruas foi convocado para assumir a missão.

Diante do limbo político e jurídico, o PL tem exibido o presidente da Assembleia em inserções na televisão e no rádio. No roteiro tradicional das campanhas políticas, Ruas deverá se amparar nos debates e no apoio considerável do pré-candidato bolsonarista entre prefeitos do interior. Ex-secretário de Cidades no governo Castro, ele se aproximou dos gestores municipais com verbas e obras apoiadas pelo estado.

Resta saber se isso será suficiente para reverter o amplo favoritismo de Eduardo Paes até outubro, caso Ruas de fato não assuma o governo estadual e Ricardo Couto permaneça à frente do Palácio Guanabara até as eleições escorado na liminar do STF.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/04/2026

BC: COMPROMETIMENTO DE RENDA DAS FAMÍLIAS COM DÍVIDAS SOBE A 29,7% EM FEVEREIRO, NÍVEL RECORDE

Nesse contexto, governo quer lançar "novo Desenrola" esta semana
Por Thaís Barcellos — Brasília



O Banco Central, em Brasília — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

O comprometimento de renda das famílias com o pagamento de dívidas subiu de 29,5% em janeiro (dado revisado) para 29,7%, em fevereiro, mostram dados divulgados pelo Banco Central nesta segunda-feira. O patamar é recorde da série iniciada em março de 2005. Desconsiderando os financiamentos imobiliários, o aumento foi de 27,2% para 27,4% no período, também nível recorde.

O endividamento das famílias, indicador que mede o volume do saldo de dívidas em relação à renda, também alcançou o recorde da série histórica em fevereiro, com elevação mensal de 49,8% para 49,9%. Sem o crédito imobiliário, o avanço foi de 31,3% para 31,4%.



O novo aumento nos indicadores de endividamento reforça o argumento do governo de Luiz Inácio Lula da Silva para o lançamento do "Desenrola 2.0", uma nova versão do programa de renegociação de dívidas que foi criado em 2023.

Há uma avaliação de que os bons números da economia não estão se refletindo em avaliações positivas para Lula porque o orçamento familiar está sendo todo usado para pagar dívidas. Nesta segunda-feira, representantes do Ministério da Fazenda devem se reunir com executivos do setor bancário em São Paulo para definir os últimos detalhes do programa.

A ideia é permitir a troca de dívidas caras de cartão de crédito, cheque especial e crédito pessoal sem garantia por uma opção mais barata, provavelmente limitada a juros de 1,99% ao mês. O rotativo do cartão de crédito, modalidade em que o cliente entra quando não paga a totalidade da fatura, tem a taxa mais cara do mercado.

Em março, segundo os dados do BC, houve uma pequena redução, de 435,9% para 428,3% ao ano (15% para cerca de 14,9% ao mês), contra 14,75% ao ano da taxa básica de juros (Selic). No caso do parcelado com juros no cartão, a queda foi de 196,5% para 192,1% ao ano de fevereiro para março (ou de cerca de 9,3% ao mês para 9,5%).

No cheque especial, há um teto na cobrança de juros, de 8% ao mês (151,8% ao ano). De fevereiro para março, a queda foi de 146,3% para 137,9%. Já a taxa do crédito pessoal não consignado subiu de fevereiro para março, de 112,2% para 117,1% ao ano (cerca de 6,5% para 6,7% ao mês).

As concessões de todas essas modalidades, consideradas de baixa qualidade, também cresceram em março. No caso do cheque especial, o aumento ante fevereiro foi de 13,3% ante fevereiro. Em relação ao crédito pessoal não consignado, o avanço foi de 10,6%. No cartão de crédito, as compras à vista subiram 13,9%. O rotativo teve alta de 7% e o parcelado de 11,9%.

O chefe do Departamento de Estatísticas do BC, Fernando Rocha, destacou que o rotativo é uma modalidade absolutamente emergencial e informou que o cliente deve buscar no banco condições melhores para a dívida.

— Todo o consumidor deve evitar cair no rotativo. E, se não conseguir, tentar sair o mais rápido possível. É claro que não é fácil, mas as instituições financeiras têm obrigação de oferecer modalidades mais baratas com prazos mais longos — disse Rocha, completando que se o cliente não conseguir com o seu gerente deve procurar outro banco e fazer portabilidade da dívida.

De maneira geral, as concessões de crédito livre, onde as condições são livremente definidas pelas instituições financeiras, avançaram 19,4% em março contra fevereiro e 9,1% ante o mesmo mês de 2025. Para as famílias, houve aumento de 15,1% e 10,4%, nessa ordem. Retirando os efeitos sazonais, no entanto, as contratações de crédito livre em março caíram 1,9% ante fevereiro, enquanto para as pessoas físicas houve aumento de 0,9%.

'Novo Desenrola'

O governo quer lançar o programa em 1º de maio, dia do Trabalhador. O foco devem ser pessoas que ganham até cinco salários mínimos que estejam inadimplentes. A "idade" da dívida ainda estava em discussão. Inicialmente, o governo queria limitar a elegibilidade a atrasos entre 61 a 360 dias, mas o mercado defende um prazo de 90 dias a três anos.

Critérios objetivos: Governo cria regra contra juros 'abusivos' no consignado de trabalhadores CLT
Os bancos interessados a aderir à iniciativa devem ter de concordar com descontos mínimos proporcionais à idade da dívida, que podem chegar a 80% ou 90% para dívidas mais antigas, mas ainda não estão definidos os percentuais.

Para aumentar a atratividade e permitir os descontos, o governo deve garantir o novo crédito por meio do Fundo Garantidor de Operações (FGO). Ou seja, em caso de nova inadimplência, o Tesouro

Nacional cobre o prejuízo dos bancos. Também não foi batido o martelo sobre o aporte no fundo, mas as discussões estavam girando em torno de R\$ 5 bilhões a R\$ 10 bilhões.

A preocupação do governo é também fazer um desenho que evite que as pessoas voltem a se endividar no curto prazo. Por isso, deve haver uma trava de seis meses para apostas em bets pelos beneficiados pelo programa. Além disso, o Ministério da Fazenda discute com os bancos "limpar o nome" dos inadimplentes só após o pagamento da primeira parcela repactuada.

No Desenrola, em 2023, uma das primeiras iniciativas exigidas dos bancos participantes foi a desnegativação automática de pessoas que tinham dívidas de até R\$ 100. A avaliação atual é de que essa iniciativa gerou mais repercussões negativas do que positivas, porque as pessoas voltaram a se endividar rapidamente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/04/2026

RAÍZEN ACENA COM INJEÇÃO DE CAPITAL EM REESTRUTURAÇÃO DE DÍVIDA, MAS RESISTE A EXIGÊNCIAS DE CREDORES

Maior empresa de biocombustíveis do Brasil protocolou pedido de recuperação extrajudicial em março
Por Bloomberg



**Centro de distribuição da Raízen em São Paulo —
Foto: Victor Moriyama/Bloomberg**

A Raízen, uma joint venture entre Cosan e Shell, enviou uma proposta alternativa aos credores enquanto tenta acertar os termos de uma reestruturação de dívida de R\$ 65 bilhões (US\$ 13 bilhões), segundo pessoas familiarizadas com o assunto.

Na proposta apresentada na noite de sábado, a Raízen informou aos credores que está em negociações para levantar entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 5 bilhões em novo capital, disseram essas pessoas. Embora esse novo detalhe deva agradar aos detentores da dívida, que haviam proposto que os atuais acionistas injetassem R\$ 8 bilhões, a empresa rejeitou outras mudanças solicitadas pelos credores, incluindo abrir mão do controle do conselho.

O capital incluído na nova proposta da Raízen viria além dos R\$ 4 bilhões em financiamento que a Shell e o bilionário Rubens Ometto já se comprometeram a aportar na empresa de bioenergia, disseram as fontes, que pediram para não serem identificadas. Não estava claro de onde viria o novo dinheiro. A Cosan, conglomerado fundado por Ometto que divide o controle da Raízen com a Shell, não está injetando recursos na empresa em dificuldades.

A Raízen está resistindo às exigências dos credores de que os acionistas abram mão da maioria dos assentos no conselho ou que executivos sejam responsabilizados por possíveis passivos que possam se materializar no futuro, disseram as pessoas.

A empresa afirmou, no entanto, que aceitaria um pedido para criar um comitê de credores para acompanhar mais de perto a governança, segundo uma das fontes.

Ometto ainda quer permanecer como presidente do conselho da Raízen, embora a empresa esteja ciente de que isso será um ponto de tensão com os detentores da dívida, disseram as pessoas. Credores bancários e detentores de títulos solicitaram separadamente, em suas propostas, que Ometto seja removido, informou a Bloomberg anteriormente.

Raízen, Cosan e Ometto se recusaram a comentar. A Shell não respondeu a um pedido de comentário até a publicação da matéria.

A empresa reiterou sua proposta de que os credores recebam uma participação de 70% em uma possível conversão de dívida em ações, disseram as fontes. A nova oferta da empresa não inclui a sugestão dos credores bancários de que 30% dos recursos provenientes da venda de ativos na Argentina sejam usados para reduzir a dívida, segundo uma das fontes.

A Raízen vem negociando com credores para chegar a um acordo e evitar a necessidade de recorrer à recuperação judicial, após entrar com um processo de reestruturação extrajudicial em março. As partes enfrentam um prazo legal até 6 de junho para alcançar um acordo fora dos tribunais com apoio suficiente de detentores de títulos e bancos credores.

Antes líder na produção de biocombustíveis no Brasil, a Raízen foi afetada por juros elevados, investimentos pesados que ainda não geraram retorno e desafios operacionais em suas divisões de açúcar e etanol, levando a uma série de resultados abaixo do esperado. Esses problemas corroeram seu fluxo de caixa e fizeram sua dívida disparar.

À medida que as negociações entre acionistas para um resgate se arrastavam, os títulos caíram para níveis considerados de alto risco. Quando contratou assessores para otimizar sua estrutura de capital, as agências de classificação rebaixaram a empresa de grau de investimento para níveis profundos de "junk", ampliando ainda mais a queda dos papéis.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/04/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE PODE LEVAR 60 DIAS E AUMENTAR PRESSÃO SOBRE A BRASKEM

Credores não descartam possibilidade de a empresa buscar proteção judicial contra execuções
Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Talita Nascimento (Broadcast)



Unidade da petroquímica Braskem em Paulínia, no interior de São Paulo Foto: Braskem/Divulgação3

A conclusão da transferência do controle da Braskem, da Novonor para a IG4 Capital, pode se arrastar por até 60 dias, superando o prazo de 30 dias comunicado para os trâmites jurídicos posteriores à assinatura de contrato entre a ex-Odebrecht e a gestora anunciada na segunda-feira, 20. Além disso, credores não descartam a possibilidade de que a empresa busque proteção contra execuções de dívida na Justiça, antes do fim desse processo.

O prazo alongado acentua a pressão sobre a petroquímica, que tenta evitar um pedido de recuperação judicial nos Estados Unidos (Chapter 11) de sua subsidiária Braskem Idesa sem ter alinhado um plano de recuperação extrajudicial para a holding brasileira. A Braskem tem um contrato de suporte financeiro (equity support agreement, no termo em inglês) em um empréstimo tomado pela Idesa e que pode ser acionado no evento de recuperação judicial da unidade mexicana. Por isso, entrou no radar a hipótese de uma cautelar - instrumento jurídico que breca cobranças - até que todas as pontas se fechem.



As questões jurídicas que podem alongar a entrada oficial da IG4 na Braskem e o receio de uma medida cautelar foram tema de um encontro de credores ocorrido na última quarta-feira. Em clima positivo pela melhora de preços dos produtos petroquímicos - efeito dos conflitos no Irã - os detentores de títulos de dívida em dólar da companhia discutiram o fato de que o plano de recuperação judicial da Novonor terá de ser submetido novamente à Justiça com algumas alterações para que a troca de controle seja finalizada. O procedimento essencialmente burocrático é que pode se arrastar de 30 a 60 dias.

Companhia busca acordo

O clima da reunião mudou, porém, quando advogados que representam o grupo afirmaram que uma medida cautelar por parte da Braskem não estava descartada e deveria permanecer no radar. Fontes próximas à companhia afirmam, no entanto, que esse não deve ser o caminho. A empresa estaria trabalhando em um acordo standstill, que tem o mesmo efeito, mas é selado sob consenso.

A lógica, segundo apurou a reportagem, é deixar o acordo na gaveta, para ser usado no caso do processo de Chapter 11 da Braskem Idesa apertar o gatilho que anteciparia vencimentos da empresa brasileira, já em aperto de caixa.

Ainda ontem, a Petrobras informou a Novonor que optou pelo não exercício dos direitos de preferência e de tag along previstos no acordo de acionistas vigente da Braskem. Essa era uma das condições as quais a transferência do controle estava sujeita. Além disso, a estatal assinou com o Shine I Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia Responsabilidade Limitada (FIP), da gestora IG4 Capital, um novo acordo de acionistas da petroquímica.

Dívida é de R\$ 47 bilhões

A reestruturação da dívida de R\$ 47 bilhões da Braskem é aguardada desde o ano passado e a chegada da IG4 como novo controlador um de seus gatilhos. Até aqui, não existem conversas formais com credores.

No entanto, além da urgência em endereçar os problemas na subsidiária mexicana, a Braskem tem cerca de US\$ 100 milhões em vencimentos em julho referentes a juros de títulos de dívida emitidos no exterior. A companhia, conforme fontes, pretende apresentar um plano de recuperação extrajudicial antes disso. Procurada, a companhia não respondeu até a publicação desta nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/04/2026

TENTATIVA DE COMPRA DO MASTER ENVOLVEU SHEIK ÁRABE, TEMER, ADVOGADO PRESO E CPF DE RENZO GRACIE

Veja os bastidores do processo que passaria o banco de Daniel Vorcaro para as mãos da Fictor, cujas conversas continuaram mesmo após a prisão do banqueiro; procurados, os personagens envolvidos não se manifestaram

Por Luiz Vassallo e Jenne Andrade

Às 3h43 da manhã do dia 24 de dezembro de 2025, véspera de Natal, foi registrada a assinatura de Khamis Buharoon, diretor-geral da gestora de investimentos Royal Capital, dos Emirados Árabes, em um contrato com a Fictor pela aquisição conjunta do Banco Master. Os investidores estrangeiros e a empresa brasileira teriam firmado um acordo segundo o qual diziam manter interesse na compra da instituição financeira recém-liquidada pelo Banco Central, e cujo dono, Daniel Vorcaro, havia sido preso no mês anterior pela Polícia Federal.

O contrato foi assinado digitalmente. Nomes dos signatários foram registrados acima de seus números de CPF. Buharoon não tem identidade no Brasil. Abaixo de seu nome, consta o CPF do português Ludgero de Sousa, que tem empresas no País, afirma ser representante da Royal Capital e é um conhecido intermediador de negócios no mundo árabe. Ele ostenta uma vida de viagens de jatinho, festas com sheiks e fotografias ao lado de jogadores de futebol, artistas internacionais e outras

celebridades. Um sócio francês de Ludgero, Eric Leandri, tem sua assinatura atrelada ao CPF de um brasileiro: o mestre de jiu-jítsu Renzo Gracie, que é amigo de Ludgero e de integrantes da família real dos Emirados Árabes fãs de MMA.



Nas redes sociais, Ludgero de Sousa (E) diz ter jantado com o sheik Hamdan Al Nahyan (C), citado por Ludgero como representante do governo dos Emirados Árabes Unidos, Renzo Gracie (D) e dois outros atletas de artes marciais. • Reprodução @ludgerosousa via Instagram

O contrato faz parte de uma série de documentos obtidos pelo Estadão, que vão de minutos de aquisição do Master a cartas supostamente assinadas por endinheirados árabes e russos com a intenção de comprar o Master junto com a Fictor. A reportagem reconstituiu a operação desesperada de Vorcaro para se desfazer do Master quando já era investigado pela Polícia Federal e cobrado pelo Banco Central por soluções para a saúde do caixa da instituição financeira. Em seu périplo, Vorcaro foi apresentado até mesmo a um membro da realeza dos Emirados Árabes pelo ex-presidente Michel Temer. Também recorreu a fileiras de intermediários brasileiros e estrangeiros que dizem ter acesso ao alto escalão do país e bilionários.

Todos os personagens do contrato assinado após a liquidação do banco e primeira prisão de Vorcaro silenciaram diante de pedidos de entrevista do Estadão. Em suas redes sociais, o lutador já achincalhou o Master ao compartilhar um vídeo que associa o escândalo ao PT. “A explicação simples e clara do Banco Master, e quem são os beneficiados por essa fraude bilionária. Faz o ‘L’, otário”, disse o lutador, que é amigo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Buharoon e o Royal Capital não responderam se eram realmente signatários do contrato ou se deram poderes para serem representados por terceiros no ato de suas assinaturas.

O documento nunca produziu efeitos e o negócio não foi fechado. Dias depois dessas assinaturas, a Fictor pediu recuperação judicial. Na época, a empresa justificou a crise com a alegação de que sofreu uma corrida bancária, com investidores sacando recursos de seus fundos, ao ser envolvida na crise do Master. De acordo com a empresa, as dívidas são de R\$ 4 bilhões - R\$ 1 bilhão a mais do que a Fictor havia oferecido por sua fatia na compra do Master em conjunto com os estrangeiros.

De R\$ 8 bilhões a R\$ 1

A Fictor, até então mais conhecida mesmo por patrocinar o Palmeiras, ganhou os holofotes quando, no dia 17 de novembro, anunciou que compraria o Banco Master. A empresa começou pequena, no interior de São Paulo, prestando serviços de tecnologia. Seu sócio, Rafael Gois, a transformou então em uma companhia de investimentos. Vendia a investidores aportes em supostos negócios de compra e venda de grãos de milho e soja. Depois, abriu diversas outras frentes.

Comprou frigoríficos em apuros financeiros e até campos de energia solar. Passou a ter sede em um prédio em Cidade Monções, bairro nobre na Zona Sul de São Paulo. Nos últimos anos, a empresa tem sido constantemente cobrada pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) por não seguir as regras do mercado financeiro e não submeter esses investimentos que vendia ao crivo do órgão.

A holding prometia R\$ 3 bilhões pela metade do Master. As gestoras de fundos árabes Royal Capital e Patronus Wealth e a suíça Monte Rosa entrariam com outros R\$ 3 bilhões. Vorcaro e sócios da Fictor garganteavam a advogados e parceiros de negócios que a consumação da venda transformaria o Master em “Banco Fictor”. O acordo seria selado com festa em Dubai. Todas as 1,2 milhão de lâmpadas da fachada do maior edifício do mundo, o Burj Khalifa, de 160 andares e 860 metros de altura, ficariam verdes - cor da Fictor.

Segundo o contrato e a proposta enviada ao BC, caberia a Vorcaro captar investidores estrangeiros. O banqueiro também precisava garantir que o banco tinha R\$ 8 bilhões em ativos que parassem em pé.

Do lado da Fictor, os sócios sabiam que o banco poderia ter problemas. “Que o Daniel poderia ser preso em algum momento, eu não tinha dúvida, tá? Eu tinha essa sensação há mais de um ano. Mas que o banco ia ser liquidado para mim foi uma surpresa. Não precisava liquidar”, disse Rafael Gois ao Estadão.

Cláusulas nos contratos protegiam Gois e seus sócios no caso de as garantias serem duvidosas. Se os precatórios, carteiras de crédito e imóveis do banco não existissem ou tivessem valores inflados ou origem fraudulenta, o valor deles seria abatido dos R\$ 3 bilhões que a Fictor deveria pagar por sua fatia no banco. A ideia é que, reduzidas as garantias a pó, ao fim, viraria uma compra de um banco por R\$ 1.

Temer e o Sheik

Vorcaro bateu em muitas portas nos Emirados Árabes. E tentou usar toda a influência de seu time para atrair investidores. Um desses personagens foi o ex-presidente Michel Temer (MDB), a quem pediu ajuda para apresentar possíveis interessados. O emedebista já havia sido contratado pelo banqueiro, antes da busca por árabes e russos, para outros fins. A principal missão era acalmar os donos de bancos brasileiros sobre a situação do Master. A preocupação deles era com o rombo que o banco daria ao Fundo Garantidor de Crédito (FGC). Mas, Vorcaro, que se via como um outsider do sistema bancário, acreditava que existia má vontade e alguma pressão de banqueiros no BC para que o Master fosse asfixiado.

Temer também tentou trazer Vorcaro para investir na Editora Três, dona da revista Isto É, que teve sua falência decretada tempos depois. O emedebista tem uma boa relação, de longa data, com a família do falecido Domingo Alzugaray, que fundou a editora. Em 2016, anos antes de se relacionar com Vorcaro, foi homenageado pela revista como personalidade do ano. A editora acabou comprada em leilão pela Entre Pay, empresa de um parceiro de Vorcaro investigado pela PF, que também foi liquidada pelo BC. Segundo a quebra de sigilo fiscal do Master, o ex-presidente recebeu R\$ 10 milhões do banco. Um membro da família Alzugaray que, falou sob condição de anonimato, negou ter recorrido ao ex-presidente para salvar a editora Três e intermediar a relação com Vorcaro.

Temer desembarcou em Abu Dhabi, no início de novembro, após participar de um evento do LIDE, grupo empresarial do ex-governador de São Paulo João Doria, em Londres. Ele estava acompanhado do empresário Mário Arruda, do ramo imobiliário. Eles jantaram no palácio do sheik Abdullah Bin Rashid Al Mualla, membro da família real e vice-governante de um dos sete Emirados que compõem o país no Oriente Médio. O jantar serviu comida que daria para alimentar cem pessoas, mas havia apenas 20. Curioso sobre o destino da comida que sobraria, o presidente ouviu do sheik que o resto viraria marmitas para trabalhadores da construção civil. Não era a primeira vez que Al Mualla recebia brasileiros. Mário Arruda também levou Doria e uma comitiva do Lide ao seu palácio.

Em meio à conversa, o emedebista perguntou ao sheik se haveria interesse no Master e recebeu a resposta de que Al Mualla estaria inclinado a considerar a entrada no sistema financeiro brasileiro. Advogados próximos de Vorcaro afirmam que o sheik chegou a participar de mais de uma dezena de reuniões, mas recuou e desistiu do negócio. Vorcaro, Temer, Mário Arruda e o sheik chegaram a posar



para uma foto juntos. A fotografia foi antecipada pelo colunista Lauro Jardim, do jornal O Globo. O banqueiro também circulava em Dubai, hospedado no Four Seasons, em uma suíte presidencial, onde tinha reserva para uma semana. O custo da hospedagem era de R\$ 500 mil. Era a mesma suíte reservada para a viagem que estava marcada para o dia 17 de novembro, quando Vorcaro foi preso no Aeroporto de Guarulhos. Procurados, Temer, Arruda e a defesa de Vorcaro não quiseram se manifestar.

Daniel Vorcaro, ex-presidente Michel Temer, sheik Abdullah Bin Rashid Al Mualla, Mario Arruda e Bruno Burilli posam para foto em uma reunião em Abu Dhabi. • Foto cedida ao Estadão



Russos e árabes

O advogado Bruno Burilli, que também está na foto com o sheik Al Mualla, é amigo de longa data do banqueiro e atuou pela Fictor. Ele conduziu mais de uma dezena de road shows em que o Master era apresentado a investidores estrangeiros como um bom ativo. Sua principal carta na manga era a licença que o banco tinha em um sistema de transações financeiras internacionais chinês, o que permitia que países com relação ruim com os Estados Unidos fizessem movimentações financeiras sem passar pelo sistema bancário norte-americano. Os principais interessados eram árabes e russos, que vêm migrando seus investimentos para os Emirados Árabes. Procurado, Burilli não se manifestou.

O ex-Master e o jornalista

Um dos representantes de investidores árabes e russos em contato com Burilli era Christopher Langner, que começou a vida como jornalista na área de economia. Escreveu para a Folha de S. Paulo, Forbes e, no exterior, chegou a ser repórter do Wall Street Journal. Mudou de área, se especializou em economia e chegou a ser head de investimentos do First Abu Dhabi Bank.

Criou contatos nos Emirados Árabes, passou a representar o Lide no país e intermediar a relação de investidores em Abu Dhabi. Ele atua em parceria com Antonio Marques de Oliveira Neto, que foi dirigente do Master até 2020, deixou o banco e, na negociação, estava do outro lado do balcão, atuando pela Fictor. Mais tarde, foi anunciado como escolhido para ser CEO do Banco Fictor, que seria resultado da aquisição do Master. Marques não estava na viagem a Dubai, mas iria, mais tarde, a Abu Dhabi, para falar com investidores após a prisão de Vorcaro.

Marques já atuou para um desafeto e aliados do governo de Vladimir Putin. No passado, tentou aproximar o banqueiro russo Oleg Tinkov, famoso por ter rompido com o Kremlin após a invasão da Ucrânia, para comprar o Will Bank. À época, em 2021, o banco recebeu um grande aporte de um fundo da XP e da Atmos Capital. Em 2024, foi parar nas mãos de Vorcaro. Hoje, o banco está em liquidação pelo BC.

Na corrida de Vorcaro para se desfazer de ativos, Langner e Marques tentaram trazer para a mesa a SMI Holding, uma empresa sediada em Abu Dhabi, presidida por um sheik chamado Mohammed Bin Tahnoon AL Nahayan, diretor-geral da Polícia de Abu Dhabi e filho de um falecido ex-governante dos Emirados Árabes. Seu diretor é um russo, Stanislav Kudriashov. Procurado, Antonio Neto não quis se manifestar. Stanislav e o sheik Al Nahayan não se manifestaram. Langner afirmou que não poderia se manifestar em razão do sigilo contratual na relação com seus clientes.

A SMI Holding teria avançado nas tratativas para adquirir o Banco Master de Investimentos, um braço do Master, com outro CNPJ, destinado a operações de investimentos mais complexos. Envolvidos na negociação mostraram ao Estadão uma carta supostamente assinada por Stanislav e o sheik Tahnoon em que declaram a intenção de compra, com interesse em investir no setor financeiro e “de mineração”, além de “promover negócios entre os dois países”. A carta é de 14 de novembro de 2025. Em um contrato mais detalhado, datado de 7 dias antes, os árabes e russos, representados pela sociedade anônima Joia Holding, se comprometeriam a injetar R\$ 3 bilhões por 50% do banco de investimentos de Vorcaro. A outra metade seria dos sócios da Fictor.

Operador de propina e os contratos

Desde outubro, Vorcaro já demonstrava nervosismo com a possibilidade de ser preso. Tinha em sua folha de pagamentos Luiz Philippi Machado de Moraes Mourão, o “sicário”, que recebia R\$ 1 milhão e, no mês anterior, havia dito a Vorcaro que ele estava “limpo” na Interpol, além de prometer que teria acesso a documentos do FBI. Mais tarde, ele seria preso e cometeria suicídio na carceragem da PF em Minas Gerais.

No dia 16 de novembro, com nova passagem comprada para Abu Dhabi, onde teria outras reuniões com possíveis investidores e ficaria hospedado novamente na suíte presidencial do Four Seasons, Vorcaro se desesperou. Em arquivos de seu celular, consta que ele registrou uma pergunta: “Vocês são próximos?”. Abaixo dela, estava o nome do juiz Ricardo Soares Leite, da 10.ª Vara Criminal. Não se sabe a quem a dúvida foi endereçada. Pessoas próximas relatam ao Estadão que, enquanto



pressionava sua defesa para descobrir se havia um mandado de prisão, o banqueiro montou uma operação de guerra para pôr de pé a venda de seu banco à Fictor.

Na área criminal, empenhou um time de peso de advogados. Os criminalistas Roberto Podval e Pierpaolo Bottini, Bruno Bianco, ex-advogado-geral da União, e Walfrido Warde, que atuou pelo banco perante o Fundo Garantidor de Crédito, peticionaram ao magistrado mencionando a “desnecessidade e o descabimento de medidas cautelares” contra o cliente. Eles afirmaram ter obtido a informação sobre o inquérito por meio de uma notícia do site O Bastidor. Um relatório da PF evidencia a tensão de Vorcaro e de sua defesa naquele dia. O documento mostra que Warde mencionou a Vorcaro que havia pedido audiência com o magistrado e disse que estava “infernizando” Leite. Àquela altura, o juiz já havia deferido a prisão do banqueiro. Procurados, Warde, Podval e Bianco não se manifestaram. Bottini afirmou que, com ele, Vorcaro “nunca falou em medo de prisão”. “A petição foi feita depois de ter sido divulgada a Vara em que estava tramitando o inquérito policial. A petição fala em eventual liquidação, algo absolutamente comum em petições desse gênero”, disse.

Vorcaro também queria mostrar o mais rápido possível que estava se desfazendo do Master. Delegou ao seu braço direito jurídico, o advogado Daniel Monteiro, a tarefa de acelerar o processo. Com vaga de garagem e um escritório dentro do Master, ele já havia participado de operações suspeitas do banqueiro. Uma delas diz respeito à venda de carteiras de crédito consignado ao BRB, investigadas pela Polícia Federal. No último dia 16, foi preso sob acusação de ter intermediado o pagamento de R\$ 140 milhões em propinas do Master ao ex-presidente do BRB, Paulo Henrique Costa, por meio da transferência de imóveis de luxo. O escritório de Monteiro recebeu R\$ 71 milhões do banco, segundo relatórios do Coaf.

Advogados da banca de Monteiro passaram a noite em claro organizando documentos. A papelada produzida por eles ficou pronta na manhã do dia 17 de novembro. Foi assinada digitalmente por Daniel e o trio de sócios da Fictor, Rafael Gois, Luiz Philippi Rubini e Rafael Paixão, por volta das 13h. Segundo o documento, quem adquiriria o Master não era a Fictor, mas, sim, uma holding integrada por seus sócios, chamada RPR Capital. Até aquele dia, ela se chamava Giuseppe Holding, em referência ao nome do meio de Paixão. Depois, seu nome seria mudado.

Em uma ata de assembleia registrada às 7h da manhã, os sócios declararam capitalizar a empresa, cada um, em R\$ 1 bilhão em “moeda corrente nacional”. Antes, o capital era de R\$ 1 mil. Rubini afirmou que deixou a Fictor em dezembro de 2024. Paixão afirmou que tinha planos para trazer o Master de volta ao mercado de crédito consignado e que apenas se associou a Gois para a compra do Master. Ele afirma que já atuava nessa área em parceria com a Fictor.

Também foi confeccionado e enviado ao Banco Central o documento em que a RPR Capital propunha a compra do Master. Vorcaro e seus advogados tinham em mãos muitas cartas de intenções de compra dos árabes. Prometia-se investir até US\$ 800 milhões no banco. Essas cartas, no entanto, não significavam que o negócio estava fechado. Na proposta de 45 páginas, nenhum dos três fundos com os quais o banqueiro e a Fictor dizem até hoje contar como seus investidores estrangeiros foi mencionado. Apenas constava que o banqueiro traria esses investidores estrangeiros ao negócio.

Insistência após liquidação

Horas depois de assinar o contrato com a Fictor, Vorcaro foi preso pela Polícia Federal no aeroporto de Guarulhos. O Banco Master foi liquidado pelo Banco Central no dia seguinte, 18 de novembro. A defesa do banqueiro, mais tarde, mostrou à Justiça que ele tinha passagem paga para Dubai e reserva no Four Seasons para continuar a negociação com investidores estrangeiros.

A Fictor insistiu na aquisição do banco mesmo depois disso. Burilli e Antonio Neto foram novamente a Abu Dhabi. Nos dias 20 e 21, eles se encontraram novamente com emissários de investidores. Antonio Neto tinha encontro marcado novamente com a SMI Holding. Burilli buscou a Royal Capital, que, desta vez, tinha como intermediário Lucas Bittencourt, que é britânico, mas tem família brasileira. Ele é fundador da Arbra, empresa do mercado financeiro de Londres que abriga, também, Zeca de Oliveira, ex-presidente do BNY Mellon, que foi alvo de operações da Polícia Federal por fraudes no fundo de pensão Postalis, dos funcionários dos Correios. Absolvido em uma ação penal e

respondendo outras até hoje, Oliveira chegou a ser consultor da Fictor antes da venda do Master. Ele afirma ao Estadão que nunca tratou do tema da aquisição do banco e descobriu o negócio pelos jornais. A Arbra afirmou que não comenta "informações não verificadas, especulações de mercado, negociações com terceiros ou quaisquer assuntos exploratórios". "Não facilitamos o contato direto com nossa equipe", disse a empresa.

No dia 25 de novembro, representantes da Fictor e dos fundos estrangeiros foram ao Banco Central para tratar da possibilidade de comprar o Master. Eles queriam emplacar o entendimento segundo o qual a aquisição do banco por outro grupo poderia implicar na saída do regime de liquidação. Do lado da Fictor, estavam o sócio Rafael Gois, o advogado Bruno Burilli e Antonio Neto, além de Christopher Langner, o jornalista que atua pelos fundos estrangeiros. Eles levaram ainda Caetano de Vasconcellos Neto, advogado que foi dirigente do Fundo Garantidor de Crédito (FGC) e que atuou em outras aquisições de bancos liquidados. Vasconcellos era consultor do Banco Master. Foram recebidos por Climério Leite Pereira. Representantes da Fictor, por exemplo, levaram ao BC as cartas de intenção das gestoras de fundos estrangeiras.

Até o fim de dezembro, seria confeccionado o contrato entre a Fictor e representantes da Royal Capital pela compra do Master, que nunca aconteceu. Ao Estadão, Rafael Gois, dono da Fictor, que também esteve nas reuniões em Abu Dhabi, afirma que o fundo já tinha negócios com a empresa, no setor de alimentos, relação que foi mantida mesmo após a recuperação judicial do grupo. Ele diz que não houve mais respostas do Patronus e do Monte Rosa. O fundo suíço afirmou ao Estadão que, por "razões regulatórias", não pode "divulgar informações sobre potenciais investidores, contrapartes ou outros assuntos confidenciais". "No entanto, podemos afirmar que nunca houve investimentos diretos ou indiretos no Banco Master".

Toda essa história é investigada pela Polícia Federal, pela suspeita de que a proposta da Fictor pelo Master tenha sido apenas um teatro de Vorcaro para tumultuar investigações e ganhar tempo com o Banco Central na iminência da liquidação do banco.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/04/2026

PETRÓLEO COMEÇA SEMANA EM ALTA, COTADO EM US\$ 101 O BARRIL, COM IMPASSE SOBRE NEGOCIAÇÕES NO ORIENTE

Com o Estreito de Ormuz fechado, o Brent registra alta de mais de 2%, refletindo preocupações com a oferta global e a instabilidade na região do Golfo

Por Redação

O preço do petróleo começou a semana em alta com o impasse nas negociações de paz entre Estados Unidos e Irã no fim de semana, que mantém restrições à navegação no Golfo. O Estreito de Ormuz continua fechando, prejudicando o tráfego de petróleo para o mundo.



No início do pregão asiático, o Brent avançou com força, enquanto o dólar registrou leve alta. O barril do Brent, referência internacional, subiu mais de 2% e atingiu US\$ 101,32, refletindo preocupações com a oferta global diante das tensões na região.

Um fuzileiro naval dos EUA a bordo do navio de transporte anfíbio de implantação avançada USS New Orleans (LPD 18) monitora o tráfego marítimo durante operações de bloqueio marítimo dos EUA
Foto: CENTCOM/US Army

Analistas avaliam que o comportamento dos mercados ao longo da semana deve seguir sensível a qualquer avanço ou retrocesso nas negociações diplomáticas, além de novos desdobramentos

envolvendo o fluxo de petróleo na região do Golfo, um dos principais corredores energéticos do mundo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/04/2026

CHINA AMEAÇA RETALIAR PLANO DA UE PARA PROTEGER INDÚSTRIA EUROPEIA

Proposta “Made in Europe” prevê exigência de conteúdo local para acesso a recursos públicos e acirra tensão comercial com Pequim

Por Redação

A China criticou nesta segunda-feira, 27, o plano da União Europeia de proteger a indústria do bloco diante da forte concorrência chinesa e afirmou que poderá adotar medidas de retaliação caso a proposta avance.

Apresentadas em março, as regras chamadas de “Made in Europe” estabelecem critérios para empresas que buscam acesso a recursos públicos em setores estratégicos, como automóveis, tecnologia verde e aço. Entre as exigências está a inclusão de um percentual mínimo de componentes produzidos na Europa.

A iniciativa faz parte de uma estratégia mais ampla da UE para recuperar competitividade, conter o declínio industrial e evitar a perda de empregos no bloco.



Proposta “Made in Europe” prevê exigência de conteúdo local para acesso a recursos públicos e acirra tensão comercial com Pequim Foto: doganmesut/Adobe Stock

Em resposta, o Ministério do Comércio da China informou ter enviado comentários à Comissão Europeia com “sérias preocupações” sobre o que classificou como “discriminação sistêmica”.

“Se a UE avançar com essa legislação e prejudicar os interesses das empresas chinesas, a China não terá

outra opção senão adotar medidas para proteger os direitos e interesses legítimos de suas companhias”, afirmou a pasta em comunicado.

Empresas europeias vêm alertando para a concorrência considerada desigual com rivais chineses, frequentemente beneficiados por subsídios estatais.

O plano europeu atinge diretamente fabricantes chineses de baterias e veículos elétricos ao exigir que empresas estrangeiras formem parcerias com companhias europeias e transfiram tecnologia para operar no bloco.

Neste mês, a Câmara de Comércio da China na União Europeia afirmou que a proposta representa uma guinada protecionista e pode prejudicar a cooperação econômica entre as duas partes./AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/04/2026

LEIS FECHAM CERCO CONTRA DESVIOS DA HABITAÇÃO SOCIAL, MAS SOBRAM BRECHAS

Apesar de novas regulamentações, advogados apontam dificuldades na punição de desvios passados e fiscalização atual

Por Circe Bonatelli (Broadcast)



A política de habitação social em São Paulo ganhou uma série de leis, decretos e portarias nos últimos anos para coibir desvios na destinação das moradias. No entanto, sobram brechas que dificultam a punição de desvios ocorridos no passado, bem como a fiscalização do mercado atual, segundo advogados.

O tema ganhou visibilidade com a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) na Câmara Municipal para investigar a produção e a venda irregular de Habitação de Interesse Social (HIS). Essas moradias têm isenção de impostos para atender famílias de baixa renda. Entretanto, houve casos em que os apartamentos foram parar nas mãos de investidores e sites de hospedagem, sendo ocupados por pessoas de renda mais alta.

A HIS surgiu no Plano Diretor de 2014. Quase uma década depois, em 2023, houve uma atualização que reforçou a destinação dessas moradias para fins sociais. Naquele momento, já chamava a atenção a construção de prédios classificados como HIS em bairros nobres, como Itaim e Vila Olímpia, atraindo investidores.

Novo arcabouço jurídico

Entre 2024 e 2026, foram publicados três decretos para esmiuçar as obrigações associadas a esse tipo de habitação. O decreto 63.130/2024 estabeleceu a necessidade de se colocar na matrícula que o imóvel é classificado como HIS e que deve ser ocupado por famílias com a devida certificação da renda. A medida visou fechar o cerco contra os repasses para outros públicos.

O decreto definiu também a Secretaria de Habitação (Sehab) como responsável por fiscalizar a comercialização. Até então, não havia um responsável por isso.

Já o decreto 64.244, de 2025, vetou expressamente que esses apartamentos sejam usados para locação de curta temporada, como acontece no Airbnb, Booking, entre outras plataformas. Outro ponto importante foi limitar o valor do aluguel a até 30% da renda familiar.

Também surgiram novas exigências para garantir a transparência nas vendas. As construtoras foram obrigadas a informar nos estandes e nos materiais publicitários que o empreendimento é do tipo HIS. Houve casos em que os consumidores foram induzidos a fechar contrato sem o devido conhecimento.

Mais recentemente, o decreto 64.895, de 2026, fixou os preços máximos de apartamentos HIS, que vão de R\$ 276 mil a R\$ 537 mil, conforme as faixas de renda das famílias, que vão de três a dez salários mínimos.

O novo arcabouço jurídico não proibiu investidores de comprar essas unidades. Para sanar dúvidas, a Sehab publicou a Portaria 61, de 2024, apontando os critérios de famílias “elegíveis à destinação” da HIS, e não o público para aquisição. Ou seja: investidores podem comprar quantos apartamentos quiserem, desde que façam a locação para famílias de baixa renda.

O que dizem os advogados

“A regulamentação veio para corrigir a rota da política e restabelecer a garantia da destinação correta dos imóveis, que foi o objetivo da CPI”, afirma a advogada Beatriz Bueno de Moraes, consultora do escritório Levy e Salomão. “As atualizações na lei querem evitar que as moradias sejam utilizadas para outros fins”, complementa Angela Di Franco, sócia do mesmo escritório. A dupla não atua em nenhum processo neste tema.

Na avaliação delas, a lei foi vaga nos primeiros anos, dando brechas para o investidor comprar os apartamentos e mais tarde revender ou alugar — o que é alvo de muitas críticas dos vereadores na CPI. “Havia brecha, mas não proibição. E o que não está escrito não é proibido. Lá atrás, ninguém pensou nisso”, pondera Beatriz. Por conta disso, a CPI deve ser incapaz de punir esses casos, dizem. “Não há infração nesse contexto”, aponta Angela.

O eventual indiciamento das empresas deve acabar limitado aos casos em que houve um desvio comprovado da política pública, como a destinação dos apartamentos para sites de hospedagem com uso por pessoas de renda mais alta. “Se o imóvel foi parar no Airbnb em algum momento, aí sim teve uma descaracterização da política pública”, afirma Angela.

Outro problema foi a venda de imóveis sem os contratos informarem com clareza que se tratava de uma habitação social e com restrição de uso do imóvel. Isso gerou ações na Justiça que resultaram em indenização aos compradores. Algumas causas já chegaram à segunda instância, que confirmou o direito à indenização. “Os compradores que se sentirem lesados pela falta de informação podem pedir ressarcimento”, complementa Angela.



Minha Casa, Minha Vida impulsiona mercado imobiliário em SP Foto: Ricardo Stuckert

Dificuldades na prática

Mesmo após ganhar um arcabouço jurídico extenso, a política de HIS permanece com desafios para ser colocada em prática, afirma o advogado Daniel Cardoso Gomes, sócio do escritório Amatuzzi e consultor do Sindicato da Construção (Sinduscon-SP). Uma delas é a fiscalização de que tais moradias estejam

sendo ocupadas, de fato, pelas famílias de baixa renda.

“Se o proprietário e o morador forem fiscalizados e não tiverem a documentação que comprove o enquadramento de renda, vão ter de responder. O problema é como a secretaria vai conseguir fazer essa fiscalização in loco, pois é um número muito grande de moradias”, diz. “Essa é uma grande dificuldade de implementação da política pública”.

Gomes aponta também um “limbo” na parte burocrática diante da obrigação de registro do regime de HIS na matrícula do imóvel. “A exigência da averbação veio da lei municipal, mas isso não foi traduzido para a lei federal, que trata de registro de imóveis”, cita. “Há casos em que as pessoas não conseguem fazer essa averbação junto a alguns registradores. Foi criado um limbo jurídico gigantesco que ainda não se resolveu completamente”.

O que diz a Secretaria de Habitação

A Sehab informou que a fiscalização é realizada por meio do cruzamento de dados, análise documental e apuração de denúncias. Havendo indícios de irregularidade, são instaurados processos administrativos, com solicitação formal de informações e documentos às empresas e responsáveis.

Com base na análise técnica, que abrange contratos, dados cadastrais e outros registros, a pasta verifica o enquadramento das unidades. Se constatadas infrações, adota as medidas cabíveis, incluindo autuações e aplicação das sanções.

Atualmente, o município tem 934 processos em andamento relacionados a empreendimentos desses tipos, envolvendo 159.026 unidades habitacionais. Como resultado, 24 processos já foram concluídos com aplicação de multas que somam R\$ 7,7 milhões, segundo a secretaria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/04/2026

LOGÍSTICA NÃO ACOMPANHA RITMOS DAS SAFRAS AGRÍCOLAS

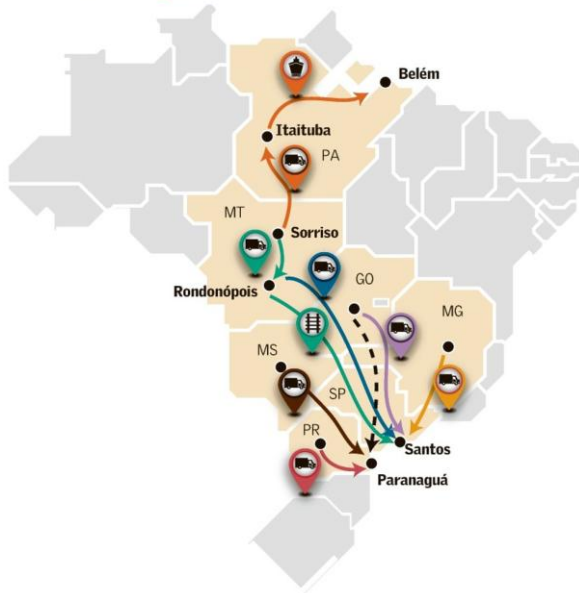
Transporte de grãos por caminhões predomina enquanto governo federal tenta avançar em ferrovias e hidrovias

Por Wilhan Santin — Para o Valor, de Londrina (PR)

O caminho da safra

Principais rotas logísticas para o escoamento de grãos*

● Corredor 1 ● Corredor 2 ● Corredor 3 ● Corredor 4 ● Corredor 5 ● Corredor 6
 - - - Corredor 7 ● Corredor 8



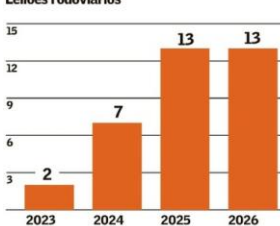
A deficitária infraestrutura logística do país, apesar dos avanços recentes com concessões rodoviárias, a inauguração do eixo ferroviário Norte-Sul interligando os portos de Itaqui (MA) e Santos (SP) e tratativas para ampliar tanto o transporte por trens quanto por hidrovias, limita os ganhos da agropecuária do país. Enquanto projetos capazes de transformar essa realidade não são finalizados - como o Corredor Ferroviário Leste-Oeste (Fico-Fiol), que será integrado à Norte-Sul e chegará aos portos baianos, mas ainda com trechos em obras e outros em projeto -, gasta-se mais para levar os grãos até o porto do que para exportá-los.

Um levantamento do Grupo de Extensão e Pesquisa em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiróz (Esalq-LOG) mostra que, dos US\$ 126 por tonelada necessários para transportar a soja do Mato Grosso até a China em 2025, US\$ 88,90 foram consumidos no trajeto de 2 mil km em caminhão de Sinop (MT) até Santos (SP), mais que o dobro dos US\$ 37/tonelada para levar o grão do porto paulista até o destino final, uma viagem de aproximadamente 20 mil km.

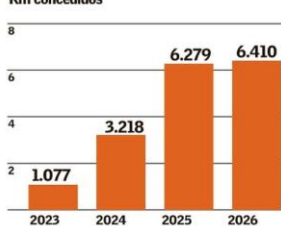
Meios de transporte da soja



Leilões rodoviários



Km concedidos



Fontes: ANTT, Esalq-LOG e Ministério dos Transportes *Soja e milho, considerando o período de junho/24 a maio/25

Entretanto, em torno de 130 mil deles seriam suficientes para realizar todo o escoamento ao longo do ano, de forma ordenada, caso houvesse mais capacidade de armazenamento.

“Cada vez mais o Brasil depende do caminhão”, diz Thiago Guilherme Péra, coordenador da Esalq-LOG. Segundo ele, o fato de o país investir apenas 0,6% de seu produto interno bruto (PIB) em logística de transporte dificulta a ampliação da infraestrutura, sobretudo a ferroviária. Com mais trilhos e trens, as estradas seriam desafogadas. “Além disso, temos hidrovias que podem ser mais bem aproveitadas, além da necessidade de melhorar as estradas. É um conjunto, que precisa ser ampliado urgentemente”, ressalta.

A falta de estruturas de armazenagem agrava o problema. Conforme a Esalq-LOG, cerca de 200 mil caminhões são usados atualmente para o transporte da safra.

Outro agravante da dependência dos caminhões é que apenas 12,5% das rodovias são pavimentadas. Levantamento da Confederação Nacional do Transporte (CNT) considerando toda a malha federal e os principais trechos de rodovias estaduais pavimentados aponta que o estado da maior parte delas, 62,1%, foi classificado como regular, ruim ou péssimo. Além disso, parte do trajeto da carga agrícola se dá por estradas vicinais não pavimentadas. Falhas em transporte e armazenamento causam perdas de 1,5% dos grãos anualmente, segundo a Esalq-LOG.

“O Brasil é competitivo da porteira para dentro, isso é uma realidade, e não podemos perder a competitividade transportando [a produção]. Precisamos crescer juntos com as regiões produtivas”, diz



a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse. O governo federal aposta em um programa de concessões rodoviárias que visa chegar ao fim de 2026 com 32% das BRs sob gestão da iniciativa privada. “A parceria com a iniciativa privada é essencial em um país com as nossas dimensões e as restrições orçamentárias naturais da gestão pública”, argumenta Esse.

Na pesquisa da CNT, 67,8% das rodovias concedidas foram classificadas com estado geral ótimo ou bom, contra 27,2% daquelas sob gestão pública. Foram realizados 23 leilões federais nos últimos três anos. Outros 21 projetos estão em avaliação. A CNA concorda com as concessões, mas estudos da entidade demonstram a necessidade de investimentos mínimos de 2,3% do PIB em infraestrutura para que o transporte seja mais eficiente e com intermodalidade, diz Elisangela Pereira Lopes, assessora técnica da entidade. A avaliação entre especialistas é que caminhões deveriam percorrer trajetos curtos até o transbordo para barcaças fluviais ou trens, que consomem menos combustível por tonelada.

Um avanço recente foi o incremento dos portos do chamado Arco Norte, que passaram a ser destino de parte da safra plantada acima do paralelo 16º S, linha imaginária que corta o Centro-Oeste, integrando portos e terminais fluviais aos portos marítimos amazônicos. No ano passado, 34% dos grãos exportados saíram pela região, percentual que pode crescer, considerando que 70% da produção de soja e milho concentra-se acima daquele paralelo. Mas problemas de infraestrutura ainda limitam essa expansão.

“Temos hidrovias que podem ser mais bem aproveitadas”

— Thiago G. Péra

“A legislação permitiu a instalação de terminais privados e de transbordo de cargas e fez com que as empresas implantem estruturas e avancem, como no porto de Miritituba, no rio Tapajós, no Pará. Os acessos, porém, ainda são precários, o que torna racional a decisão pelos portos do Sul e do Sudeste”, diz Lopes.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, afirma que projetos em andamento vão possibilitar mais investimentos privados na região. Ele cita o terminal de granéis em Vila do Conde, em Barcarena (PA), com investimentos estimados em R\$ 1 bilhão e leilão previsto para julho, e o terminal para fertilizantes no porto de Itaqui (MA), com aportes de R\$ 100 milhões e liberado recentemente pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Mas é o modal ferroviário que precisa ser ampliado e otimizado, avaliam os especialistas. “Uma ferrovia precisa de 10 milhões de toneladas por ano para ser viável. No Mato Grosso, temos potencial para muito mais que isso, porém a densidade ferroviária desse Estado é pífia”, destaca Lopes, da CNA.

O Ministério dos Transportes diz que mantém uma agenda para ampliar a participação ferroviária na matriz logística nacional. “A carteira de ativos lançada pela pasta contempla mais de 9 mil quilômetros de novas ferrovias”, afirma. Estão previstos R\$ 140 bilhões em investimentos no setor com a realização de oito leilões até o fim deste ano.

Além da Fico-Fiol, a pasta destaca a Ferrogrão, para ligar Sinop a Miritituba, em um trecho de quase mil km. O projeto, no entanto, aguarda decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) em ação movida pelo Psol que questiona alterações nos limites do Parque Nacional do Jamanxim para a construção da ferrovia. Uma composição na via poderia transportar até 16 mil toneladas de grãos de uma vez, o equivalente a 320 carretas.

“Projetos ferroviários demandam grande aporte financeiro e geram riscos. Em média, um quilômetro custa R\$ 10 milhões. É preciso criar segurança jurídica e previsibilidade para avançarmos”, ressalta Péra, da Esalq-LOG.

Produtos do setor agrícola, extração vegetal e celulose representaram 18,6% das 555,48 milhões de toneladas úteis movimentadas por trens em 2025. O minério de ferro, com 72,3% de participação, foi o principal produto transportado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/04/2026

DE QUEM SÃO HOJE AS JAZIDAS DOS ELEMENTOS MAIS COBIÇADOS DO BRASIL?

Brasil detém 23% do total das reservas globais de terras raras do mundo; empresas privadas podem explorar mediante autorização

Por Juliana Steil, Valor — São Paulo



De quem são hoje as jazidas dos minerais mais cobiçados do Brasil? — Foto: Divulgação

O Brasil tem a segunda maior reserva comprovada de terras raras do mundo, atrás apenas da China, com cerca de 25 milhões de toneladas. Apesar de deter 23% do total das reservas globais, a exploração ainda é pequena, de aproximadamente 0,1% da produção mundial.

No Brasil, minerais e elementos encontrados no subsolo pertencem à União. Esses minerais só se tornam propriedade privada após a extração. Para exploração, é preciso que as empresas interessadas obtenham autorização de pesquisa e lavra na Agência Nacional de Mineração (ANM), além de licenças ambientais, e quando a exploração começar de fato, royalties calculados sobre o faturamento líquido na venda devem ser pagos via Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais (CFEM).

A única empresa que já está na etapa de comercialização é a mineradora Serra Verde, que explora a jazida Pela Ema, localizada no município de Minaçu (GO), um depósito de argila iônica rico em terras raras leves e pesadas. A Serra Verde é a única que produz esses elementos em escala fora da Ásia. Ela foi vendida na semana passada para a empresa de terras raras USA Rare Earth por US\$ 2,8 bilhões.

Além dela, existem mais de 1.400 autorizações de pesquisa para terras raras concedidas na ANM pelo Brasil, principalmente nos estados de Goiás, Minas Gerais e Bahia, mas todas em fases pré-operacionais. Entre as iniciativas em fase pré-operacional estão as de mineradoras listadas em bolsas estrangeiras e as de empresas brasileiras de capital fechado e aberto.

Principais projetos de exploração de terras raras no Brasil

Empresa	Status ANM	Jazidas/Projetos Principais
Serra Verde (vendida à USA Rare Earth)	Em produção comercial	Pela Ema, Minaçu (GO) – argila iônica, terras raras leves/pesadas
Aclara Resources	Fase de instalação	Nova Roma (GO) – terras raras
Appia Rare Earths & Uranium	Pesquisa avançada	Iporá, Diorama, Israelândia (GO) – terras raras
Viridis Mining & Minerals	Estudos de viabilidade	Poços de Caldas (MG) – terras raras
Meteoric Resources	Estudos avançados	Poços de Caldas (MG) – megajazida vulcânica
St George Mining	Pesquisa	Araxá (MG) – terras raras, nióbio
Atlas Critical Minerals	Pesquisa	Projetos em MG e GO – terras raras, grafite

Quais são os minerais críticos do Brasil?

Se tratando de minerais críticos, a lista de pedidos para exploração é ainda maior: são mais de 9 mil requerimentos na ANM, segundo dados de 2025.

Não há um consenso global que define a lista de minerais estratégicos, os chamados recursos minerais cuja oferta está sujeita a riscos de escassez ou dependência de poucos fornecedores. Desta forma, cada país tem sua própria definição. No Brasil, os minerais estratégicos definidos pelo governo federal são:

Minérios estratégicos no Brasil

Classificação	Elementos
Minerais com forte dependência externa	enxofre, fosfato, potássio e molibdênio
Minerais essenciais para tecnologias avançadas	cobalto, cromo, estanho, grafita, platina, lítio, nióbio, níquel, silício, tálio, tântalo, terras raras, titânio, tungstênio, urânio e vanádio
Minerais em que o Brasil tem relevância econômica ou vantagem comparativa	alumínio, cobre, ferro, grafita, ouro, manganês, nióbio e urânio

Fonte: Resolução nº 2 do Comitê Interministerial de Análise de Projetos de Minerais Estratégicos (CTAPME)

As terras raras são compostas por um grupo de 17 elementos químicos cruciais para produção de tecnologias de alta performance, eletrônicos e energia renovável. São eles: lantânio, cério, praseodímio, neodímio, promécio, samário, európio, gadolínio, térbio, disprósio, hólmio, érbio, túlio, itérbio, lutécio, escândio e ítrio, de acordo com o Serviço Geológico do Brasil (SGB).

Os principais minerais encontrados no subsolo brasileiro são nióbio (o país concentra 94% das reservas mundiais), ferro (12%), grafita (22%) e terras raras (segunda maior do mundo, atrás da China).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/04/2026

LOGÍSTICA ULTRAEXPRESSA REDUZ CUSTOS E GARANTE PRODUÇÃO

Na Intermodal South America 2026, realizada em São Paulo, a Prestex destacou a logística ultraexpressa como ferramenta estratégica para evitar prejuízos com interrupções produtivas que, segundo a Siemens, podem comprometer até 11% do faturamento anual das grandes corporações

Por Dino — São Paulo



Divulgação - Prestex — Foto: Divulgação - Prestex

A Prestex, empresa especializada em logística ultraexpressa B2B, apresentou na 30ª edição da Intermodal South America 2026, realizada em abril em São Paulo, uma solução de transporte de urgência voltada à continuidade operacional das indústrias brasileiras. A proposta busca trazer maior competitividade, minimizando interrupções não planejadas, que, segundo a empresa, podem gerar milhões em prejuízos.

O alerta é fundamentado pelo Relatório 'The True Cost of Downtime', da Siemens, que aponta que paradas não planejadas podem comprometer até 11% do faturamento anual das maiores corporações do mundo.

No setor automotivo, esse impacto financeiro é de US\$ 2,3 milhões por hora, 1,5 vez mais caro do que há cinco anos, conforme o levantamento.



No Brasil, dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indicam retração de 0,7% na produção industrial em fevereiro de 2026, comparado ao mesmo mês de 2025, reforçando a necessidade de mecanismos que assegurem a fluidez dos processos produtivos.

De acordo com o especialista em logística e CCO da Prestex, Marcelo Zeferino, a indústria passa por uma transição de mentalidade. "A logística emergencial é reativa, usada após o problema acontecer. Já a logística ultraexpressa é planejamento estratégico. Ela permite que a indústria reduza estoques físicos e custos de armazenagem, confiando na velocidade para manter a sincronização produtiva", explica o executivo.

A logística ultraexpressa difere do transporte tradicional de cargas ao atuar também no inbound, ou seja, na entrada de insumos e peças críticas nas fábricas. Operações são coordenadas 24 horas por dia, sete dias por semana, com predominância do modal aéreo para garantir que a linha de produção não pare. A Prestex possui um SLA (acordo de nível de serviço) de 99,8%, utilizando rastreamento em tempo real aliado à inteligência preditiva.

No contexto de competitividade, o chamado "Custo Brasil", um conjunto de ineficiências estruturais, burocráticas e econômicas que encarece a produção da indústria, já representa cerca de R\$ 1,7 trilhão por ano, e qualquer parada não planejada pode ser fatal para a margem de lucro das empresas. Nesse cenário, a Prestex registrou crescimento de 37% em 2025, impulsionado pelos setores automotivo, químico e de saúde, que buscam a chamada "blindagem" contra instabilidades globais e gargalos de infraestrutura nacional.

Com 23 anos de atuação, a companhia já realizou mais de 250 mil operações e atende a mais de 1.600 clientes ativos em todo o país. A empresa combina tecnologia de inteligência artificial com atendimento individualizado para garantir resiliência financeira aos seus parceiros.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que a adoção de modelos logísticos de alta performance é determinante para mitigar entraves estruturais, contribuir para a redução do lead time e melhorar a competitividade das indústrias brasileiras em um ambiente de margens cada vez mais estreitas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/04/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

MINISTÉRIO PROPÕE EXPORTAR EXCEDENTES FUTUROS DE ENERGIA HIDRELÉTRICA DO BRASIL AO URUGUAI E ARGENTINA

- Nova modalidade de exportação permite vender energia que não seria usada pelo consumidor brasileiro
- Proposta está em consulta pública instaurada pelo governo nesta segunda-feira (27)

Por Letícia Fucuchima

São Paulo | Reuters - O Ministério de Minas e Energia está propondo uma nova modalidade de exportação de energia elétrica do Brasil para Argentina e Uruguai que prevê a oferta de excedentes futuros de geração hidrelétrica, o chamado "vertimento turbinável antecipado".

Isso permitiria monetizar uma energia elétrica que já não seria utilizada para atender ao consumo brasileiro e ajudaria a melhorar a situação de sobreoferta que impõe perdas relevantes às fontes renováveis solar e eólica e torna cada vez mais complexa a operação do sistema elétrico nacional, conforme documentos da consulta pública instaurada pelo governo nesta segunda-feira (27).



Usina hidrelétrica no rio Doce na cidade de Aimorés (MG) - Pedro Ladeira - 27.out.25/Folhapress

A ideia de exportação antecipada de excedentes hidrelétricos já vinha sendo defendida por grandes geradores da fonte, que discutiam com o governo nos últimos anos formas de viabilizá-la.

O Brasil criou regras em 2022 para exportar a países vizinhos sua geração hidrelétrica excedente com base em vertimentos "iminentes", e não futuros, como está sendo proposto agora.

Essa primeira modalidade de exportação foi praticada basicamente só em 2023, quando um período de chuvas abundantes levou as usinas hidrelétricas a abrirem seus vertedouros. Desde que foi criada, esse tipo de exportação somou um benefício financeiro de R\$ 788,2 milhões.



Bonde faz trajeto de 7,5 km para levar funcionários da balsa até a usina Eduardo Knapp/Folhapress

Segundo a proposta que consta em portaria desta segunda-feira, o ONS (Operador Nacional do Sistema Elétrico) poderão autorizar a exportação antecipada pelas hidrelétricas "quando identificar condição de potencial vertimento turbinável futuro".

Essa nova exportação poderá ocorrer com base na operação pelo ONS de usinas localizadas nos subsistemas Sul e Norte, preservando os subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Nordeste para garantir a segurança eletroenergética do país.

Será considerado um ciclo de dois períodos distintos, marcados pela sazonalidade das chuvas no Norte que baliza o volume de geração das grandes hidrelétricas da região.

No primeiro intervalo, de junho a novembro, referente ao período seco do Norte no qual normalmente as hidrelétricas nesse subsistema não estão vertendo água, poderá ocorrer a exportação antecipada das usinas da região desde que haja uma condição favorável de armazenamento no Sul do país.

Já no segundo intervalo, de dezembro a maio, temporada mais chuvosa do Norte, a ideia é recuperar o nível de armazenamento do Sul referente à exportação realizada no período anterior, maximizando o uso das hidrelétricas do Norte e reduzindo as do Sul.

A modalidade abre uma oportunidade importante para os geradores hidrelétricos, que poderão evitar desperdícios de recursos por falta de demanda, e também trará benefícios ao sistema brasileiro e aos consumidores, afirmou Marisete Dadald Pereira, presidente da Abrage, associação que reúne grandes investidores da fonte como Axia, Engie Brasil, CTG Brasil e Auren.

Segundo ela, a entidade vinha demonstrando ao governo que o Brasil já poderia ter exportado aos países vizinhos seus excedentes de hidrelétricas nos últimos anos, assim como fez com a energia termelétrica.

"Num sistema cada vez mais renovável, o desafio não é só gerar energia limpa, mas evitar que ela seja desperdiçada", disse Pereira, acrescentando que a fonte hidrelétrica é "a primeira a ser cortada" pelo ONS, que tem "toda a gestão do recurso em qualquer horário do dia".

Essa modalidade de exportação antecipada depende da adesão de geradores hidrelétricos interessados, excluindo as usinas que operam sob regime de cotas e Itaipu Binacional. O processo será operacionalizado pela CCEE (Câmara de Comercialização de Energia Elétrica).

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 27/04/2026

PAINEL S.A. - APESAR DE PROBLEMAS, INVESTIMENTOS EM ENERGIA SOLAR SUPERAM OS R\$ 300 BILHÕES

- Levantamento de entidade que representa mercado engloba valor usinas e sistemas de geração
- Setor enfrenta cortes determinados pelo ONS, que atingiram 20% da energia

Por Alex Sabino

São Paulo - O histórico de investimentos em energia solar no Brasil chegou a R\$ 300 bilhões, segundo levantamento da Absolar (Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica). O valor engloba usinas e sistemas de geração instalados.

O setor opera hoje com 68,8 GW (gigawatts) de capacidade instalada e é a segunda maior matriz elétrica do país, com 25,3% de participação no sistema nacional.



Usina de energia solar em Santo André, região metropolitana de São Paulo - Divulgação Prefeitura de Santo André

Segundo a associação, a energia solar gerou mais de dois milhões de empregos na última década. Impostos recolhidos pelas empresas do mercado somaram R\$ 95,9 bilhões.

A entidade fez o levantamento após a potência adicionada cair 25,6% no ano passado. Houve os cortes determinados pelo ONS (Operador Nacional do Sistema

Elétrico), que atingiram 20% da energia solar e eólica produzida em 2025. O prejuízo estimado para as companhias foi de R\$ 6,5 bilhões.

Os cortes aconteceram porque a capacidade de geração é maior do que a infraestrutura de transmissão. Em estados como Mato Grosso, Acre e Rondônia, a rede atingiu o limite.

Em comunicado à Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica), o ONS sinalizou que, enquanto as condições das redes atuais não mudarem, ou seja, enquanto não tiverem mais capacidade de receber e distribuir energia, novas conexões de geração solar ficarão inviabilizadas, seja para novos usuários, seja para ampliações.

Painéis solares residenciais estão, por enquanto, sem cortes, mas os investimentos em novos projetos fotovoltaicos diminuíram 40% em 2025. Isso levou ao fechamento de empresas, cancelamento de contratos e queda no número de pessoas empregadas, diz a Absolar.

Usando os dados e o cenário do mercado, a entidade defende o incentivo a tecnologias complementares como armazenamento de energia, data centers, hidrogênio verde e eletromobilidade como condições para a expansão sustentável do setor no país.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 27/04/2026

PETRÓLEO VOLTA A SUPERAR US\$ 100 APÓS REVÉS EM NEGOCIAÇÕES ENTRE EUA E IRÃ

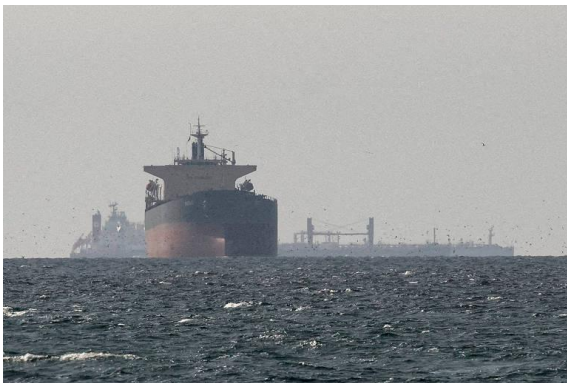
- Brent subiu mais de 16% na semana passada e voltou aos três dígitos em meio a dúvidas sobre cessar-fogo
- Trump diz que Irã só precisa ligar para negociar, enquanto o chanceler iraniano vai à Rússia

Por Tamara Nassif / Fernando Narazaki

São Paulo - O preço do petróleo chegou a subir mais de 3% nesta segunda-feira (27), ultrapassando os US\$ 100, tendo como pano de fundo a frustração com a retomada de negociações entre Estados Unidos e Irã que aconteceriam nesse final de semana.

Ainda que o chanceler iraniano Abbas Araghchi tenha se reunido com autoridades paquistanesas no sábado (25), como anunciado pelo regime na sexta-feira (24), o presidente Donald Trump cancelou a viagem dos enviados norte-americanos para Islamabad, capital do Paquistão.

A decisão de Trump marca um revés nas negociações entre Washington e Teerã e frustra as expectativas dos mercados globais, que anseiam pelo desfecho da guerra que tomou o Oriente Médio há dois meses.



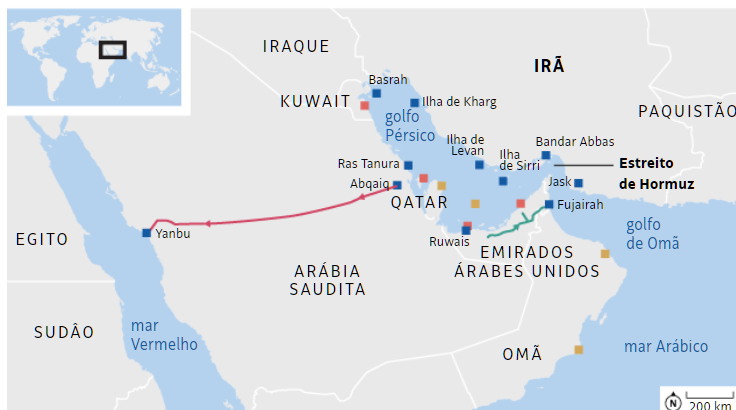
Navios cargueiros no Golfo Pérsico, próximos ao Estreito de Hormuz - Stringer/Reuters

Em resposta, o barril Brent, referência internacional, chegou a saltar 3,5%, atingindo US\$ 102,60 às 14h15 (horário de Brasília) para o contrato de julho, que passou a ser o mais negociado no mercado e tornou-se a referência no momento. A commodity fechou em US\$ 101,93, alta de 0,05%. A compra para junho chegou a alcançar US\$ 109,79.

O petróleo WTI (West Texas Intermediate), usado nos EUA, foi a US\$ 97,66 às 14h15, o ápice no dia, alta de 3,5%, para o contrato de junho. Depois, houve uma mudança de direção e o barril caiu 0,32% no horário de fechamento, para US\$ 96,35. O preço de julho estava em US\$ 91,62.

A relevância do Estreito de Hormuz

- Plantas de regaseificação de gás natural
- Terminais de petróleo
- Plantas de liquefação de gás natural
- Oleodutos
- Oleodutos



Na sexta-feira (24), a cotação do Brent fechou em US\$ 105,33 para o contrato de junho, acumulando alta de mais de 16% na semana, refletindo os temores de que os gargalos no mercado de energia devam persistir por mais tempo do que o esperado.

O movimento abre uma semana de decisões sobre taxas de juros pelo Fed (Federal Reserve, o banco central americano) e pelo Copom (Comitê de Política Monetária), do Banco Central, nesta quarta-feira (29). As reuniões acontecem em meio às incertezas sobre o fim do conflito e a pressão inflacionária

causada pela alta dos preços dos combustíveis.

Em 27 de fevereiro, última negociação antes do início do conflito, os barris eram negociados a US\$ 72. A alta acumulada de cerca de 40% se dá principalmente por causa do fechamento do estreito de Hormuz, por onde passava 20% da produção global de petróleo e gás natural.

A visita a Islamabad pelos enviados dos EUA foi considerada uma "perda de tempo" por Trump. "Ninguém sabe quem está no comando, nem eles mesmos. E nós temos todas as cartas na manga, eles não têm nenhuma! Se quiserem conversar, é só ligar!", escreveu ele na rede Truth Social.

Em entrevista à Fox News, o republicano reafirmou as condições para o pacto. "Eles sabem o que deve constar no acordo. É muito simples: Eles não podem ter uma arma nuclear; caso contrário, não há razão para nos reunirmos", afirmou nesse domingo.

Os negociadores eram Steve Witkoff, encarregado dos EUA para as negociações no Oriente Médio, e Jared Kushner, genro do presidente que cuida dos interesses empresariais do sogro mesmo sem ter cargo oficial.

Em postagem no X, horas depois do anúncio de Trump, o chanceler iraniano afirmou ter "compartilhado a posição do Irã a respeito de uma estrutura viável para encerrar permanentemente a guerra contra o Irã; ainda resta saber se os EUA estão realmente levando a diplomacia a sério."

Nesta segunda, Abbas Araçchi desembarcou na Rússia para buscar o apoio de Vladimir Putin. Para ele, os EUA apresentaram "exigências excessivas". O regime iraniano exige que Washington reconheça seu direito de enriquecer urânio, que Teerã diz buscar apenas para fins pacíficos, mas que as potências ocidentais afirmam ter como objetivo a construção de armas nucleares.

Enquanto não há acordo entre as partes, a passagem pelo estreito de Hormuz continua bloqueada por iranianos e americanos. O tráfego marítimo no local diminuiu em 95% desde o início da guerra.

Segundo a agência de notícias Bloomberg, apenas três navios-petroleiros transitavam pelo golfo Pérsico nesta segunda. Antes do conflito, o fluxo era de 140 embarcações por dia.

O site Axios divulgou que uma nova proposta foi apresentada pelo Irã aos EUA, segundo autoridades americanas envolvidas no processo. Mas o Departamento de Estado dos EUA e a Casa Branca não responderam imediatamente aos pedidos de comentários feitos pela agência de notícias Reuters.

O Irã afirmou que não negociará enquanto os EUA mantiverem o bloqueio aos seus portos. O Comando Central dos EUA informou que 37 embarcações foram impedidas de transitar pelo estreito de Hormuz desde que o país iniciou o bloqueio no começo de abril.

Trump está sob intensa pressão política nos EUA. Às vésperas da eleição de meio de mandato, a disparada do petróleo culminou em uma alta nos preços dos combustíveis no país: o galão, antes em US\$ 2,98, subiu para US\$ 4, forçando os norte-americanos a adotar alternativas para economizar no transporte.



O estreito de Hormuz é uma das rotas mais importantes do comércio mundial. Por ele passam petróleo, fertilizantes, plásticos, carnes e grãos AFP

BOLSAS SOBEM NA ÁSIA E CAEM NA EUROPA

Já os mercados financeiros estavam otimistas no começo da sessão, mas passaram a cair ao longo do dia. O índice Euro STOXX 600, referência na União Europeia, chegou a subir quase 1%, mas mudou a tendência durante o dia e fechou em baixa de 0,30%.

A tendência foi replicada em Frankfurt (-0,14%), Londres (-0,56%) e Paris (-0,19%). Já as Bolsas de Madri e Milão subiam 0,01% e 0,04%, respectivamente.

Nos EUA, houve resultados mistos, com queda em Dow Jones (-0,13%) e altas em S&P 500 (0,12%) e Nasdaq (0,20%).

Já as principais Bolsas na Ásia fecharam em alta, pois encerraram a sessão antes da reversão. O índice CSI300, que reúne as principais companhias em Xangai e Shenzhen, oscilou 0,03% para cima, e o SSEC, de Xangai, ganhou 0,16%, em movimento acompanhado em Tóquio (1,38%), Seul (2,15%) e Taiwan (1,76%). A exceção foi Hong Kong, que caiu 0,2%.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 27/04/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FERNANDO DUEIRE SERÁ RELATOR DO PL DAS QUOTAS ADICIONAIS DE DEPRECIÇÃO NA CAE

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/04/2026 - 19:21



Proposta abrange navios-tanque e barcos de apoio originalmente projetados ou adaptados para uso de biodiesel, etanol ou suas misturas em sistemas de propulsão ou de geração auxiliar

O senador Fernando Dueire (PSD/PE) foi designado, na última quinta-feira (23), como o relator na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do projeto de lei 1402/2026, que concede quotas adicionais de depreciação acelerada para navios-tanque (NTs) e embarcações de apoio marítimo que utilizam biodiesel, etanol ou suas misturas como combustível.

O projeto aguardava essa definição sobre a relatoria desde o último dia 14 de abril, quando foi encerrado o prazo regimental para a apresentação de emendas, aberto no último dia 6. De acordo com a mesa diretora, não foram apresentadas novas emendas. Em caso de aprovação na CAE, o texto seguirá para deliberação terminativa na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), devendo passar posteriormente por revisão na Câmara dos Deputados, antes de seguir para sanção presidencial.

O PL, que altera a Lei 14.871/2024, é de autoria do senador Fernando Farias (MDB/AL). A redação proposta prevê que NTs e barcos de apoio offshore que sejam originalmente projetados ou posteriormente adaptados para o uso de biodiesel, etanol ou suas misturas em sistemas de propulsão ou de geração auxiliar terão direito a quotas adicionais de depreciação acelerada, conforme critérios estabelecidos em regulamento.

O autor do PL alega que a proposta promove o alinhamento internacional, a redução dos custos de transição, o desenvolvimento de competências nacionais, a integração com a política de biocombustíveis e a segurança jurídica, preservando as salvaguardas de conteúdo local e a arquitetura fiscal existente. Farias acrescentou que as estimativas e análises recentes da Organização Marítima Internacional (IMO) sobre navegação doméstica indicam a clara interdependência entre as trajetórias de descarbonização internacional e doméstica, reforçando a oportunidade de calibrar incentivos para esta última.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2026

BOUND4BLUE INSTALA VELAS DE SUÇÇÃO EM NAVIO DA KLAVENESS COMBINATION CARRIERS

Da Redação Indústria naval 27/04/2026 - 18:52



A Bound4blue anunciou que terminou a instalação de duas velas de sucção eSAILS® de 24 metros no MV Baltazar, navio recém-construído pela Klaveness Combination Carriers (KCC), com previsão de entrada em operação no terceiro trimestre deste ano. Os equipamentos, que podem, de acordo com a empresa, reduzir em dois dígitos o consumo de combustível e proporcionar ganhos regulatórios significativos, foram instaladas no mais recente projeto Cabu III da KCC, no estaleiro New Yangzi Shipbuilding, na China.

A Bound4blue classificou a instalação como marco significativo para a empresa, por ser seu primeiro projeto com velas de sucção fabricadas na China e uma das primeiras adoções de tecnologia avançada de propulsão eólica em navio de carga combinado. “Esse é um projeto marcante em muitos aspectos. Ele demonstra como embarcações já eficientes podem ser ainda mais otimizadas com energia eólica gratuita, acessível e prontamente disponível, proporcionando vantagens ambientais, comerciais e regulatórias”, explicou José Miguel Bermúdez, CEO e cofundador da Bound4blue.

Segundo Bermúdez, a empresa está ampliando suas capacidades na China e em outros países para ajudar empresas de navegação a adotar a energia eólica com o máximo de benefícios. Ele informou que o projeto com a KCC dá sequência a uma série de contratos e instalações de velas de sucção, com armadores como Louis Dreyfus Company, Eastern Pacific Shipping, Odfjell, Maersk Tankers, Marflet Marine e BW Epic Kosan.

A companhia explicou que as unidades autônomas usam um sistema de ventiladores internos para acelerar o fluxo de ar sobre uma superfície com design aerodinâmico, gerando impulso até sete vezes maior do que velas rígidas convencionais do mesmo tamanho. A energia eólica alivia a carga do motor, reduz o consumo de combustível e as emissões de gases de efeito estufa, além de proporcionar benefícios contínuos para o cumprimento de regulamentações, como o FuelEU Maritime, por meio do Wind Reward Factor, EEDI/EEXI, CII e EU ETS.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2026

BRASIL EXPORTOU US\$ 82 BILHÕES NO TRIMESTRE, COM SALDO DE US\$ 14 BILHÕES

Da Redação Portos e logística 27/04/2026 - 17:57



O Brasil exportou no primeiro trimestre de 2026 cerca de 82,3 bilhões de dólares com aumento de 7,1% em relação ao mesmo período de 2025 e saldo comercial de 14,1 bilhões de dólares, o que representou alta de 47,6% de janeiro a março, informou nesta segunda-feira (27) o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Segundo a pasta, mais de 95% das exportações foram de cargas de grande volume, como petróleo, minérios e produtos agropecuários.

O resultado foi impulsionado, principalmente, pelas vendas para a China, principal parceiro comercial do Brasil, que cresceram 21,7% no trimestre e somaram 23,9 bilhões de dólares. Já as exportações para a União Europeia cresceram 9,7% e fecharam o trimestre com 12,2 bilhões de dólares.

De acordo com o MPor, os resultados positivos nas exportações têm sido alcançados graças a investimentos na melhoria da infraestrutura logística do país. O ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca, informou que, em 2025, foram aplicados R\$ 7,8 bilhões em autorizações e contratos no setor portuário, incluindo novos terminais de uso privado, alterações contratuais e reinvestimentos em arrendamentos existentes.

Segundo Franca, esse movimento faz parte de ciclo mais amplo de expansão, e, de 2023 a 2025, os investimentos privados no setor portuário foram de R\$ 38,8 bilhões, 400% a mais que no período de 2019 a 2022, quando o montante total foi R\$ 7,4 bilhões. Já os aportes públicos no triênio chegaram a R\$ 3,1 bilhões, com alta de 121,4%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2026

MÚCIO VÊ POTENCIAL PARA BRASIL AMPLIAR EXPORTAÇÕES NA ÁREA DE DEFESA, INCLUINDO EMBARCAÇÕES MILITARES

Por Nelson Moreira Indústria naval 27/04/2026 - 15:52



Durante lançamento do navio-patrolha 'Mangaratiba', Ministro da Defesa informou que embarcação classe Macaé será usada no patrulhamento na região Norte do país, principalmente na Margem Equatorial, onde a Petrobras faz estudos de viabilidade para exploração de petróleo e gás no mar

O Ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, afirmou que os programas de reaparelhamento da Marinha do Brasil, que incluem a construção de fragatas, navios-patrolha, submarinos e outras embarcações militares, criam possibilidades de o Brasil exportar materiais de defesa,

principalmente para países sul-americanos. Em entrevista nesta segunda-feira (27), após a cerimônia de batismo e lançamento do navio-patrolha Mangaratiba, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), ele informou que, no ano passado, o total de vendas do segmento ao exterior chegou a 3,4 bilhões de dólares, contra 628 milhões de dólares que haviam sido exportados até o início do atual governo.

Segundo Múcio, a cada ano o país tem conseguido dobrar o valor de vendas ao exterior de material de defesa. Ele disse ainda que investir em defesa, além de aumentar a capacidade de o Brasil defender suas fronteiras e suas riquezas, significa gerar tecnologia, emprego e impostos e que o país tem avançado nisso, com os programas de reaparelhamento da Marinha, incluindo transferência de conhecimento.

Por isso, para ele, o Brasil aparece na vanguarda no setor no continente e pode, a partir das construções para a Marinha, ampliar as vendas, incluindo embarcações. “Temos uma clientela potencial aqui na América do Sul querendo comprar fragatas, submarinos e outros barcos. E tudo isso nós fazemos muito bem, com tecnologia brasileira e com engenharia brasileira”, afirmou.

Entre os programas citados pelo ministro está o Programa de Obtenção de Navios-Patrolha (Pronapa), financiado com recursos no Novo Plano de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), para a construção de embarcações da classe Macaé. O quarto da série, o Mangaratiba, finalizado no AMRJ, foi lançado nesta segunda-feira (27) e batizado pela secretária-geral do Ministério da Defesa, Cinara Wagner Fredo.

A embarcação tem 54,2 metros de comprimento, comporta tripulação de até 51 militares, terá raio de ação de 2.500 milhas náuticas, superiores a quatro mil quilômetros, e será usado em missões de patrulhamento no mar territorial brasileiro, como na proteção das plataformas de petróleo e gás, de

busca e salvamento e no combate a crimes, como tráfico internacional de drogas e contrabando. Além do Mangaratiba, está sendo construído no Arsenal de Marinha o Miramar, que será o quinto navio da classe Macaé.

Na cerimônia, José Múcio Monteiro informou que o Mangaratiba será usado inicialmente pelo 4º Distrito Naval, no patrulhamento na região Norte do país, principalmente na Margem Equatorial, onde a Petrobras faz estudos de viabilidade para exploração de petróleo e gás no mar. “Essa obra de engenharia naval é fundamental para a proteção da nossa nova fronteira exploratória de petróleo e gás na Margem Equatorial”, ressaltou o ministro, ao comentar a construção do navio-patrolha.

Ele afirmou ainda que, apesar dos avanços que têm sido conseguidos em termos de reaparelhamento da Marinha, o número de navios da força ainda é pequeno para cobrir os 8.500 quilômetros de costa do Brasil. E destacou que é preciso dar atenção especial às regiões Nordeste e Norte, que ainda são, segundo ele, as menos protegidas. “A gente cuida do sul. A Marinha está no Rio de Janeiro, mas temos um país inteiro no Norte do Brasil”, explicou.

Por isso, disse ele, é preciso investir mais para dotar a Amazônia, o Norte e a Margem Equatorial de capacidade de defesa das riquezas brasileiras. Mas, segundo Múcio, esse projeto, que classificou como “desafio gigantesco”, deve ser responsabilidade dos futuros governos, ressaltando que o atual aprovou a destinação de R\$ 30 bilhões para que sejam investidos em novos programas para ampliar a capacidade de defesa do Brasil, mesmo que ainda não preveja cobrir tudo o que é necessário. “Nos próximos cinco anos, estaremos melhor que estávamos nos cinco anteriores, mas ainda aquém do que o Brasil precisa”, disse.

De acordo com a Marinha, o Pronapa tem potencial para criar 7.500 empregos, sendo 450 diretos, 1.050 indiretos e 6.000 induzidos, além de contribuir para a modernização do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, o mais antigo estaleiro do Brasil, criado em 1763. A previsão é que, a partir do programa, sejam incorporados no total 20 navios-patrolha nos próximos 20 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/04/2026

CECAFÉ E MEMBROS DO GOVERNO DEBATEM MEDIDAS PARA EVITAR SANÇÕES EXTERNAS ÀS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Da Redação Portos e logística 27/04/2026 - 18:47



Representantes do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) se reuniram, na última quinta-feira (23) em Brasília com o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, (MTE), com auditores fiscais do trabalho e funcionários dos ministérios do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e das Relações Exteriores (MRE) para avaliar riscos às exportações brasileiras decorrentes de medidas do governo dos Estados Unidos. Entre elas estariam a ampliação do uso de Withhold Release Orders (WROs), que denuncia uso de trabalho forçado, e as investigações da Seção 301 da Lei de Comércio de 1974, no âmbito do Escritório do

Representante Comercial dos Estados Unidos (USTR), como instrumento de pressão comercial e política por parte do governo americano.

O Cecafé reportou que a americana National Coffee Association (NCA) e importadores de café nos Estados Unidos informaram ter percebido aumento de risco para os exportadores brasileiros e informou que a preocupação aumentou devido à denúncia apresentada em março de 2025 ao Custom and Borders Protection (CBP) de uso de trabalho forçado na cafeicultura do Brasil. De acordo com o conselho, compradores americanos de café brasileiro temem que o governo dos Estados Unidos usem casos isolados para incluir regiões produtoras numa “lista suja”.

Diante do risco, os representantes do governo e dos exportadores discutiram a ampliação da articulação interministerial para estabelecer com os americanos comunicação com base em dados oficiais sobre a fiscalização do trabalho no campo. Além disso, foram propostas ações coordenadas e iniciativas de cooperação internacional, em especial com autoridades e compradores dos Estados Unidos.

No encontro, foi discutida também a regulamentação da União Europeia (UE) sobre produtos feitos com trabalho forçado, em fase de implementação e com previsão de ser adotada partir de dezembro de 2027. Segundo o Cecafé, a entrada em vigor da medida reforça a necessidade de informar como o café brasileiro é produzido, com fiscalização ativa das relações de trabalho, transparência e proteção jurídica ampla dos direitos fundamentais do trabalhador.

O conselho apresentou aos representantes do governo análise de dados oficiais da inspeção trabalhista que obteve por meio da Lei de Acesso à Informação e que mostram que, nos últimos 10 anos, o cultivo de café tem sido a segunda atividade mais fiscalizada do meio rural do país. Como exemplo, citou que em Minas Gerais e no Espírito Santo, estados responsáveis por cerca 75% da produção nacional de café, 52% de todas as fiscalizações do trabalho rural tiveram como foco a cafeicultura e em apenas 1% das inspeções foi identificada violação a direitos humanos ou trabalhistas, em casos localizados.

O Cecafé propôs a elaboração de documentos e comunicados contextualizados para que importadores americanos e europeus os compartilhem com as autoridades dos países em defesa dos produtores brasileiros de café. Segundo a entidade, o trabalho conjunto permitirá reforçar a divulgação dos avanços do MTE na promoção do trabalho decente na cafeicultura e ampliar a segurança jurídica e comercial para os exportadores brasileiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/04/2026

EM PORTUGAL, 'COALIZÃO' LANÇA AGENDA PARA IMPULSIONAR EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Da Redação Offshore 27/04/2026 - 20:29



Uma delegação da Coalizão Eólica Marinha (CEM), que reúne empresas e entidades comprometidas com o desenvolvimento da energia eólica offshore no Brasil, participou na última semana, em Viana do Castelo, em Portugal, do WindFloat Atlantic — projeto de geração eólica offshore flutuante em operação na costa da cidade portuguesa. Segundo a CEM, a missão, com representantes do governo federal, de governos estaduais, universidades, desenvolvedores e empresas da cadeia de suprimentos, marcou o seu lançamento internacional visando a promoção de ambiente regulatório competitivo para desbloquear investimentos e

colocar o Brasil como protagonista no mercado global de eólicas em alto-mar.

A programação incluiu visita ao parque eólico Wind Float Atlantic, participação na principal conferência europeia de energia eólica, a Wind Europe, em Madri, na Espanha, e reuniões com empresas e lideranças globais do setor. A presidente da CEM, Roberta Cox, explicou que a missão faz parte de movimento coordenado do Brasil para se posicionar de forma competitiva no mercado de eólicas offshore. “Estamos reunindo governo, academia e setor privado para aprender com mercados já consolidados, acelerar a regulamentação e criar as condições necessárias para destravar investimentos no país”, disse.

A CEM informou que, além de promover a troca de experiências com projetos já em operação, a missão buscou dar visibilidade internacional a seu papel como articuladora de um esforço conjunto entre diferentes setores. O objetivo é incentivar a inovação e estruturar uma cadeia produtiva nacional capaz de sustentar o crescimento da indústria no longo prazo.

Segundo o grupo, o Brasil tem potencial estimado pelo Ministério de Minas e Energia para gerar 1.200 GW de energia eólica offshore como alternativa renovável capaz de complementar o sistema elétrico com mais previsibilidade e consistência de geração. “Há um vasto potencial de geração, ao longo da costa brasileira, de energia eólica offshore, considerada uma das principais apostas para diversificação da matriz energética, atração de investimentos e geração de empregos qualificados”, explicou Roberta Cox.

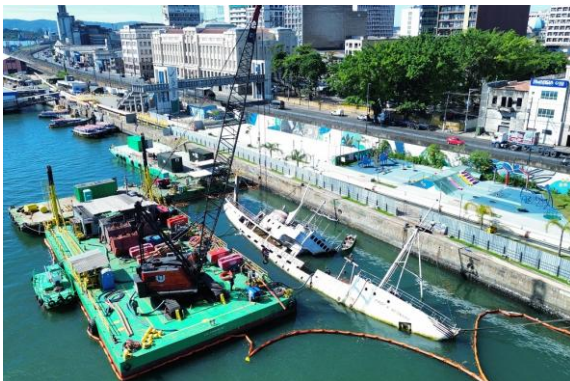
Durante a missão, foram assinados dois termos de adesão entre os membros da coalizão e os governos de Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul, na categoria de Membro Observador Institucional, que permite participar de discussões técnicas e estratégicas sobre o desenvolvimento do setor. Esses dois estados se juntaram ao Rio de Janeiro, que já faz parte da Coalizão.

Pelo Rio Grande do Norte, o secretário estadual do Desenvolvimento Econômico, da Ciência, da Tecnologia e da Inovação, Hugo Fonseca, assinou a adesão em Viana do Castelo. Já a do Rio Grande do Sul foi firmada em Lisboa, com a assinatura da secretária estadual do Meio Ambiente e Infraestrutura, Marjorie Kauffmann.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/04/2026

MARINHA APROVA PLANO DE REMOÇÃO DO NAVIO 'PROF. W. BESNARD' NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 27/04/2026 - 17:50



O 8º Distrito Naval da Marinha do Brasil aprovou, na última sexta-feira (24), o plano de remoção do navio Prof. W. Besnard, apresentado pela empresa contratada de forma emergencial pela Autoridade Portuária de Santos (APS). A embarcação adernou no Porto de Santos no último dia 13 de março.

O plano de salvamento prevê reestabelecer gradualmente a flutuabilidade da embarcação, por meio da drenagem interna e outras ações. De acordo com a APS, assim que estiver em condições, a embarcação deverá ser deslocada para um estaleiro, onde será

avaliada a possibilidade de sua restauração.

Os serviços para recuperação do Prof. W. Besnard estão sendo executados desde o último dia 31 de março, com avaliações feitas por mergulhadores, limpeza e vedação do casco da embarcação. A autoridade portuária ressaltou que o caso vem sendo tratado como prioridade desde o incidente, com foco na segurança da navegação e na preservação ambiental.

A APS salientou ainda que, embora a embarcação pertença à entidade Instituto do Mar, para quem foi doada após anos de uso pela Universidade de São Paulo (USP), em pesquisas na Antártida, a autoridade portuária assumiu a responsabilidade diante da situação emergencial declarada pela Capitania dos Portos.

O Prof. W. Besnard é considerado um dos símbolos da oceanografia brasileira. O navio participou da primeira expedição brasileira à Antártida e realizou dezenas de missões científicas ao longo de sua trajetória.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/04/2026

ULTRACARGO, INPASA E PBIO FAZEM OPERAÇÃO INTEGRADA PARA EXPORTAR BIOCOMBUSTÍVEIS VIA ARATU

Da Redação *Portos e logística* 27/04/2026 - 18:21



A Ultracargo, a Inpasa — biorrefinaria de etanol de grãos — e a Petrobras Biocombustível (PBio) fizeram uma operação conjunta que viabilizou o embarque, no Porto de Aratu (BA), de 4.000 metros cúbicos (m³) de biodiesel e óleo de milho, destinados ao mercado europeu, incluindo centros logísticos da Holanda e da Alemanha. Segundo as empresas, a exportação foi possível graças à infraestrutura da Ultracargo e sua proximidade com a usina da PBio em Candeias, também na Bahia.

De acordo com a Ultracargo, o terminal da empresa tem tanques adequados para biocombustíveis e óleos vegetais, além de sistema de dutos que permite o envio direto do produto até o píer de embarque. A estrutura permitiu a operação sem necessidade de ajustes nas instalações, o que reduz custos logísticos e evita riscos de multas por atrasos no carregamento.

A companhia informou ainda que, para assegurar a integridade do produto destinado ao mercado externo, foram seguidos protocolos de segurança e conservação compatíveis com padrões de certificação europeus. Entre eles, está o processo de inertização das linhas, técnica que retira o oxigênio dos dutos para evitar a oxidação dos biocombustíveis durante a movimentação.

As operações seguem normas internacionais de qualidade e contam com a certificação ISCC-EU, selo exigido pela União Europeia para a rastreabilidade e a redução de emissões de gases de efeito estufa, que, em cargas de exportação, pode ser superior a 80% em comparação aos combustíveis fósseis. Além disso, segundo as empresas envolvidas, o controle da estabilidade oxidativa durante a movimentação assegura que o produto mantenha suas propriedades em viagens de longa distância.

Na operação, a Ultracargo fez a gestão técnica do bombeio enquanto os parceiros coordenaram o sequenciamento da carga. Rafael Verruck, diretor de trading de mercado interno, de óleo e DDGS da Inpasa, destacou a importância de integrar a produção da empresa à infraestrutura da Ultracargo e a experiência da PBio. “Conseguimos uma solução logística de alta precisão que atende aos rigorosos padrões de certificação europeus. Esse fluxo não apenas otimiza a competitividade, mas ratifica o protagonismo do Brasil como parceiro confiável na jornada global de descarbonização e transição energética”, disse Verruck.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/04/2026

NN LOGÍSTICA 2026 SUPERA EXPECTATIVAS, MOVIMENTA R\$ 520 MILHÕES E CONSOLIDA MANAUS COMO HUB DA INDÚSTRIA FLUVIAL

Da Redação *Indústria naval* 25/04/2026 - 23:53



Feira reúne mais de 9 mil participantes, avança em debates estratégicos sobre hidrovias e indústria naval e já anuncia próxima edição para abril de 2027

Manaus encerrou a edição 2026 da NN Logística consolidando-se como o principal polo de articulação da indústria fluvial na América Latina. Realizado no Centro de Convenções Vasco Vasques, o evento reuniu mais de 9 mil visitantes e gerou cerca de R\$ 520 milhões em acordos comerciais, segundo os organizadores.



Mais do que números expressivos, a feira se destacou por reunir atores de todas as esferas — governo federal, agências reguladoras, operadores logísticos, indústria naval, estaleiros, multinacionais, estudantes, universidades e entidades setoriais — em torno de uma agenda estratégica para o futuro da navegação interior e da infraestrutura logística brasileira.

Para um dos organizadores da feira, David Semeghini, o resultado reflete a maturidade do setor e o papel crescente da região Norte no cenário nacional.

“O evento superou todas as expectativas, tanto em visitantes quanto em geração de negócios. Tivemos grandes debates, conexões relevantes e mais de R\$ 520 milhões em vendas. Manaus é o coração do Arco Norte, e a tendência é crescer cada vez mais, trazendo tecnologia e empresas para a região”, afirma.

A próxima edição ocorrerá em abril de 2027, novamente em Manaus, com expectativa de expansão.

Avanços concretos e consenso do setor

No campo institucional e estratégico, os Diálogos Hidroviáveis que trouxeram à Manaus autoridades e especialistas no setor, apontaram consensos importantes para o desenvolvimento da logística nacional, especialmente no eixo hidroviário.

Segundo o presidente da Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (ADECON), Adalberto Tokarski, o evento consolidou diretrizes claras para o setor.

“O principal consenso é a necessidade de políticas públicas mais estruturadas, com maior participação da iniciativa privada e comunicação mais próxima com a sociedade. A concessão de hidrovias é essencial para garantir navegação segura durante 365 dias por ano e 24 horas por dia, reduzindo custos logísticos.”

Tokarski também destacou o avanço da indústria naval, impulsionado por investimentos do Fundo da Marinha Mercante:

“Foram aprovados R\$ 80 bilhões, com cerca de R\$ 16 bilhões já aplicados, o que representa um crescimento superior a 1.000% em relação ao período anterior. No Amazonas, estaleiros ampliaram em mais de 300% sua força de trabalho qualificada.”

O presidente da ADECON também destacou a evolução de projetos estruturantes, como outro ponto relevante dos Diálogos Hidroviáveis, temário da NN Logística 2026.

“O DNIT já possui projetos e recursos para dragagem nas principais hidrovias da Amazônia. Além disso, o terminal da Manaus Moderna avança, com perspectiva de concessão à iniciativa privada, o que é fundamental para atender a população e melhorar a logística local.”

Indústria aquecida e crescimento dos estaleiros

O aquecimento da demanda por embarcações também foi destacado como fator determinante para o sucesso da feira.

“O aumento das encomendas de embarcações fluviais tem sido decisivo. O nível de ociosidade dos estaleiros nunca foi tão baixo, o que demonstra a força e o momento positivo da indústria naval na região.”, avalia a diretora da NN Logística, Rosângela Vieira.

Expansão da feira e protagonismo do setor

A evolução da NN Logística acompanha o crescimento do próprio setor. De acordo com o diretor, Marcos Godoy Perez, a edição 2026 marcou um salto relevante.

“A feira cresceu consistentemente desde a primeira edição, mas este ano avançou de forma significativa, com ampliação de 30% da área de exposição. Recebemos mais de 9 mil visitantes e geramos R\$ 520 milhões em negócios. Isso comprova a robustez da indústria naval fluvial da região Norte.”

Ele também projeta expansão para os próximos anos.

“Para 2027, esperamos alcançar uma nova marca. Já temos renovações de contrato, pedidos de ampliação de estandes e interesse de empresas que hoje participam como visitantes.”

A NN Logística é hoje a principal plataforma de negócios e debates da indústria fluvial na América Latina.

“Ao reunir investimento, inovação, política pública e articulação institucional em um único ambiente, a feira reforça o protagonismo da Amazônia no futuro da logística brasileira e projeta Manaus como um dos principais hubs do setor no continente. Com nova edição já confirmada para 2027, o evento avança para um novo ciclo de crescimento, ampliando sua relevância nacional e internacional”, aposta David Semeghini.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2026

MARINHA AVALIA ATINGIR 60% DE CONTEÚDO LOCAL EM FUTURAS FRAGATAS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/04/2026 - 22:18



Após incorporação da 'Tamandaré' (F200) com percentual em torno de 30%, força naval prevê índices próximos de 50% nas unidades seguintes, podendo chegar a 65% num eventual segundo lote, a ser contratado

A Marinha do Brasil (MB) discute formas de ampliar o índice de conteúdo local a partir dos próximos projetos de fragatas classe Tamandaré. A primeira das quatro unidades (F200), incorporada ao setor operativo da força naval nesta sexta-feira (24), possui em torno de 32% de conteúdo nacional, ao passo que as outras três devem atingir quase 50% de

conteúdo nacional.

Com a possibilidade de contratação de um segundo lote com mais quatro fragatas, o almirante de esquadra Marcos Sampaio Olsen, comandante da Marinha, disse que existe todo um processo burocrático de discussão contratual, que envolve preços da cadeia de suprimentos e formas de efetivamente incorporar um nível mais alto de conteúdo nacional.

“Assumimos a discussão para os contratos das próximas fragatas com conteúdo nacional que chegue a 60%-65%, privilegiando a base industrial de defesa (BID) e preservando empregos e renda”, disse Olsen em entrevista a jornalistas, após a cerimônia de incorporação da fragata Tamandaré ao setor operativo da Marinha, na Base Naval do Rio de Janeiro.

Ele considera que a BID tem sido bastante demandada e que, com a encomenda de mais quatro fragatas, é natural que as empresas locais enxerguem longevidade de, pelo menos, 10 anos nas atividades no cluster de Itajaí (SC), onde está o estaleiro TKMS Brasil Sul, que detém as fragatas em sua carteira de construção.

Segundo Olsen, essa visão justifica investimentos em infraestrutura e em pessoal. Ele chamou a atenção para a necessidade de ganho de escala, com o amadurecimento do projeto com fins de exportação, além da demanda interna. “Não podemos nunca imaginar que um estaleiro da proporção

do TKMS Brasil Sul possa ficar sem encomendas. Naturalmente, produtos de defesa exigem, para além das compras governamentais, capacidade de exportação”, ponderou.

O comandante da Marinha também acredita na possibilidade de reduzir o tempo de construção das futuras fragatas, na medida em que avançar a curva de aprendizado dos projetos. A primeira fragata foi construída em cerca de quatro anos, considerando o primeiro corte de chapa em agosto de 2022 e sua incorporação ao setor operativo em abril de 2026. “A tendência é que se reduza esse período [4 anos] em função da transferência de tecnologia e do aperfeiçoamento do processo produtivo”, projetou Olsen.

Tamandaré

A fragata Tamandaré, construída no Brasil, contou com mão de obra local e transferência de tecnologia alemã. Segundo a Marinha, o navio tem tecnologia de última geração, com sensores avançados, sistemas de combate integrados e armamentos de alta precisão e foi projetada seguindo padrões da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan).

Com cerca de 3.500 toneladas, plataforma de pouso e hangar para helicópteros, a fragata Tamandaré é definida pela MB como um ‘salto tecnológico’ para a esquadra. A força naval informou que, como navio-escolta, será usada na defesa de unidades de maior valor, além de ações de superfície, operações antissubmarino e em missões internacionais.

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

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/04/2026

CONSÓRCIO BELOV-BRASERV FARÁ ABANDONO DE POÇOS E DESCOMISSIONAMENTO DE JAQUETAS NA BAHIA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/04/2026 - 20:15



Pacote abrange serviços de projeto, abandono definitivo de 5 poços, descomissionamento de 6 jaquetas, remoção de linhas submarinas, limpeza e descarte final das estruturas retiradas

A Belov Engenharia assinou, em março, um contrato com a Petrobras para execução do abandono permanente de poços marítimos e do descomissionamento completo das jaquetas do Campo de Itaparica, na Baía de Todos os Santos. O projeto, conquistado no fim de 2025, será executado em uma área de águas rasas pelo consórcio

Belov-Braserv, tendo a Belov como líder do consórcio. O contrato é da ordem de R\$ 50 milhões.

O escopo abrange seis poços, contemplando todas as etapas de projeto, reabilitação estrutural (quando aplicável) para que haja uma intervenção segura na jaqueta, abandono permanente, arrasamento dos poços, remoção de linhas e sucatas metálicas e descomissionamento integral das jaquetas.

“Haverá intervenção em seis poços, onde cinco deles terão o abandono permanente, remoção da jaqueta e linhas de produção e o sexto poço somente a remoção da jaqueta, uma vez que seu poço já foi abandonado anos atrás”, detalhou o diretor da Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas. Ele explicou que a mobilização para os primeiros serviços ocorrerá após a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O prazo contratual é de 360 dias corridos e a mobilização está prevista para até 180 dias.

A região, inserida na Área de Proteção Ambiental (APA) da Baía de Todos os Santos, demanda atenção rigorosa às condicionantes ambientais, desde o planejamento ambiental e contenção de resíduos até a destinação final adequada de efluentes e sucatas. “Trata-se de um pacote de operações de elevada complexidade, que exige integração entre engenharia, mergulho raso, operações subaquáticas, logística marítima e gestão ambiental”, disse Vilas-Bôas à Portos e Navios.

As operações incluem atividades como inspeções subaquáticas com mergulhadores, survey do solo e subsolo, dragagem localizada, abandono permanente do poço, corte e remoção do poço e de todas as estacas em conformidade com as normas ANP, remoção de detritos em um raio de 100 metros dos poços, elaboração dos projetos executivos de abandono e descomissionamento, além de toda a documentação exigida pela Petrobras e pela agência reguladora para comprovar a execução técnica e o atendimento aos requisitos regulatórios.

Vilas-Bôas explicou que a Belov vai gerenciar todas as etapas do escopo, desde o planejamento executivo até a execução offshore. A empresa também será responsável por prover todas as embarcações, sondas de intervenção — pela consorciada Braserv —, sistemas de movimentação de cargas, equipes de mergulho, transporte marítimo e toda a infraestrutura necessária para assegurar a continuidade das operações.

A Belov Engenharia é o braço do grupo responsável por projetos de descomissionamento, enquanto o Estaleiro Belov, localizado na Bahia, é responsável pelo fornecimento de área e por serviços de desmantelamento. Além do estaleiro, o grupo conta com embarcações próprias e expertise em serviços de mergulho, serviços de ROV e de survey, além de um corpo de engenharia.

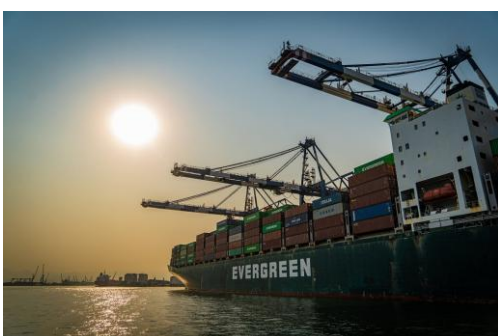
O diretor destacou que o contrato do campo de Itaparica representa um importante avanço institucional para a Belov Engenharia, consolidando sua presença no segmento de descomissionamento. “Com o crescimento das operações de abandono e retirada de estruturas de campos maduros, a empresa se posiciona para liderar projetos de grande escala e agregar valor com soluções integradas, seguras e ambientalmente responsáveis”, projetou.

Também estão no radar das empresas do setor licitações de abandono definitivo de outros poços marítimos pela Petrobras em Sergipe. A avaliação é que, após o término dessas atividades, haverá o descomissionamento dessas jaquetas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/04/2026

PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 42,8 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 24/04/2026 - 18:40



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta sexta-feira (24), que a movimentação de cargas no Porto de Santos no primeiro trimestre de 2026 foi de 42,8 milhões de toneladas, o maior volume registrado para o período, sendo 16,9 milhões de toneladas em março, o que representou a melhor marca para o mês e a segunda melhor mensal alcançada pelo terminal. De acordo com a APS, o total movimentado no trimestre supera o movimento de todo o ano de 1999, que foi de 42,7 milhões de toneladas, e fica próximo do melhor resultado anual do século XX, de 43,1 milhões de

toneladas.

Em março, informou a autoridade portuária, a movimentação de contêineres chegou a 485 mil TEUs, com alta de 5,4% em relação ao mesmo mês do ano passado e a melhor marca o período no segmento. No trimestre, foram movimentados 1,4 milhão de TEUs, com crescimento de 3,6% na comparação com os três primeiros meses de 2025.

A movimentação de graneis líquidos no trimestre atingiu 5 milhões de toneladas, com elevação de 11,6% em relação a 2025 e sendo a melhor marca para um primeiro trimestre. Em março, foi movimentado 1,8 milhão de toneladas, com destaque para aumento nos embarques de gasolina, de óleo combustível, de diesel e gasóleo, de 26,3%, 38,4% e 22%, respectivamente.

Já no segmento de graneis sólidos foi registrada no trimestre alta de 5,2% sobre o mesmo período do ano passado, com 20,5 milhões de toneladas. Mas no mês de março houve queda de 0,3% com movimentação de 8,8 milhões de toneladas, com destaque para os embarques de açúcar, que cresceram 9,1%, e de farelo de soja a granel, cuja alta foi de 9,8%.

Segundo a APS, o Porto de Santos foi responsável, nos três primeiros meses de 2026, por 28% corrente comercial brasileira. No período, a China consolidou-se como o principal parceiro comercial e cerca de 30,7% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram o país asiático como origem ou destino, com total de 12,98 bilhões de dólares em transações. Os Estados Unidos ficaram em segundo, com 4,39 bilhões de dólares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/04/2026

MARINHA E ÁGUAS AZUIS FIRMAM TERMO VISANDO MAIS 4 FRAGATAS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/04/2026 - 17:09



Memorando de entendimentos foi assinado a bordo da F200, primeira do lote inicial com quatro unidades em construção em Itajaí e que foi incorporada à esquadra nesta sexta-feira (24)

A Marinha do Brasil e representantes do consórcio Águas Azuis assinaram, nesta sexta-feira (24), um memorando de entendimentos para a construção de um novo lote com mais quatro fragatas classe Tamandaré, além das quatro do contrato inicial da carteira do estaleiro TKMS Brasil Sul, em Itajaí (SC), das quais uma foi entregue e outras estão em diferentes estágios. O termo foi assinado a bordo da fragata Tamandaré (F200), durante a cerimônia de incorporação da primeira unidade do programa, na Base Naval do Rio de Janeiro, na Ilha de Mocanguê, na Baía de Guanabara.

O documento estabelece bases para a continuidade do programa de obtenção das fragatas classe Tamandaré (PFCT) e reforça a cooperação entre Brasil e Alemanha no setor de defesa naval. Assinaram o memorando representantes da Marinha e do Ministério da Defesa, e das empresas TKMS (thyssenkrupp Marine Systems), da Alemanha, e Embraer e Atech, do Brasil, que compõem a sociedade de propósito (SPE) Águas Azuis.

As partes destacaram que o MoU está alinhado com a carta de intenção assinada esta semana entre os governos brasileiro e alemão no país europeu. Na última segunda-feira (20), em agenda em Hannover, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva havia sinalizado sobre a possibilidade de contratação de quatro novas unidades para a esquadra nacional. Portos e Navios apurou que existe a intenção de que a contratação desse potencial segundo lote ocorra até setembro deste ano, a fim de assegurar a continuidade do projeto, antes que as atenções se voltem para as eleições de outubro, o que historicamente atrapalha o processo decisório.

Hoje, o presidente e CEO da Embraer Defesa & Segurança, Bosco da Costa Júnior, disse que o memorando formalizado reafirma a longa parceria entre o Brasil e a Alemanha e a cooperação estratégica com a TKMS, preservando e desenvolvendo o conhecimento tecnológico transferido, fortalecendo a base industrial de defesa do Brasil e cria oportunidades de exportação.

O CEO da TKMS, Oliver Burkhard, também destacou o fortalecimento da cooperação binacional e o compromisso de longo prazo da empresa alemã no Brasil. "Avançar com um novo lote de fragatas é essencial para manter capacidades críticas e preservar o conhecimento desenvolvido por meio da transferência de tecnologia sob o PFCT", afirmou Burkhard.

O comandante da Marinha do Brasil, almirante de esquadra, Marcos Sampaio Olsen, disse que o memorando está alinhado com o desenvolvimento da base industrial de defesa e com a manutenção da expressiva quantidade de empregos gerados com as quatro primeiras fragatas, o que reforça a necessidade de continuidade do programa. Ele estima terem sido gerados 23 mil empregos diretos e indiretos relativos ao PFCT, além de uma robusta infraestrutura industrial instalada em Itajaí (SC) nos últimos anos.

Olsen ressaltou que, além de renovar a esquadra da Marinha do Brasil, a iniciativa visa fortalecer suas capacidades operacionais e base industrial de defesa, além de criar oportunidades de exportação que beneficiem os dois países. "Além das compras governamentais asseguradas pelo presidente (Lula) na última segunda-feira (20), é necessário agora que se exporte essas fragatas, particularmente para países da América Latina que mostrem competitividade", comentou Olsen, em entrevista a jornalistas após a cerimônia da fragata Tamandaré.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/04/2026

SISTEMA PROMETE AUTOMATIZAR FLUXO DE DADOS NOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

Da Redação Portos e logística 24/04/2026 - 18:53



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) apresentaram um sistema para permitir a comunicação direta e em tempo real entre os órgãos e empresas que usam o programa Porto Sem Papel (PSP). O objetivo do IntegraPSP é a integração via interfaces de programação de aplicações (APIs, a fim de ampliar a segurança com mecanismos de autenticação, criptografia de ponta a ponta e controle de acesso.

Segundo o MPor e o Serpro, o sistema conta ainda com auditoria e monitoramento contínuo, que garantem integridade, rastreabilidade e capacidade de acompanhar o histórico das operações. A expectativa é de que o IntegraPSP esteja disponível para contratação a partir de maio de 2026, quando empresas habilitadas no Porto Sem Papel poderão acessar a solução por meio do modelo de comercialização estruturado pelo Serpro.

Atualmente, os operadores portuários precisam alimentar seus sistemas internos e, em seguida, incluir as informações no Porto sem Papel, por interfaces web, para que sejam disponibilizadas aos órgãos competentes. De acordo com a avaliação do MPor, esse modelo gera redundância de esforço e aumenta o risco de inconsistências.

O Porto Sem Papel é um sistema de gestão portuária, desenvolvido pelo Serpro para o Ministério de Portos e Aeroportos, que centraliza o envio, o tratamento e o compartilhamento das informações necessárias à estadia de navios nos portos. Com o IntegraPSP, a troca de dados passa a ser automatizada, e os processos se conectam diretamente à nova interface, que envia as informações ao PSP de forma integrada, sem necessidade de redigitação.

A plataforma Porto Sem Papel reúne dados de interesse dos agentes de navegação e de órgãos públicos, como Receita a Federal, a Polícia Federal, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária e a Marinha do Brasil. O IntegraPSP, ao estruturar a comunicação por meio de APIs, substituiu sistemas isolados por modelo interoperável, em que diferentes mecanismos se comunicam entre si.

Segundo o coordenador do Porto Sem Papel do MPor, Carlos Tiego Arruda, o IntegraPSP vai acabar com o gargalo da inserção manual e fragmentada de dados, que é um dos principais problemas nas operações por exigir a redigitação entre os sistemas das agências marítimas, operadores e outras empresas do setor e o PSP. Além disso, há descompasso entre a operação física e o processamento digital. “O fluxo de informação não acompanha o ritmo da logística, e o navio muitas vezes está pronto para operar, mas o papel digital ainda está em processamento”, informou Arruda.

O gerente de negócios do Serpro, Mauricio Paiva, explicou que o IntegraPSP é estruturado com arquitetura baseada em APIs que transforma o PSP em uma camada de serviços integrada ao ecossistema portuário. “Os sistemas passam a se comunicar diretamente, eliminando o tempo de resposta entre o envio e o processamento dos dados”, destacou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/04/2026

VPORTS REGISTRA MOVIMENTAÇÃO 1,8 MILHÃO DE TONELADAS NO TRIMESTRE

Da Redação Portos e Logística 24/04/2026 - 19:12



A Vports, informou, nesta sexta-feira (24), que encerrou o primeiro trimestre de 2026 com movimentação total de 1,8 milhão de toneladas e alta de 5% em relação ao mesmo período de 2025. Segundo a empresa que administra terminais portuários no Espírito Santo, o resultado foi impulsionado pelo avanço em diferentes segmentos, com destaque para cargas do setor offshore, que cresceram 202%.

Já a movimentação de concentrados minerais cresceu 108%, a de ferro gusa, 94% e a de granito em bloco, 60%. Houve altas também no movimento de fertilizantes, de 45%, de máquinas, de 83%, de equipamentos, de 39%, e de veículos, de 100%.

O CEO da Vports, Gustavo Serrão, avaliou que os resultados do trimestre demonstram, mais que o crescimento da movimentação, a consolidação de operação cada vez mais diversificada para atender a diferentes cadeias produtivas. Ele disse que a expectativa de empresa é de aumentar a eficiência e a competitividade, com investimentos em infraestrutura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/04/2026

ADVOGADO RAFAEL SÁ - ZPE CEARÁ

Executivos 24/04/2026 - 18:22



O advogado Rafael Sá assumiu, nesta sexta-feira (24), o cargo de presidente da Companhia Administradora da Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE Ceará), em cerimônia realizada na sede administrativa da Companhia, em São Gonçalo do Amarante. Ele substituiu Fábio Feijó, que estava na função desde junho de 2024 e foi nomeado secretário do Desenvolvimento Econômico do estado cearense.

Sá possui pós-graduação em Direito e Processo do Trabalho e atua na advocacia desde 2006. Ele tem experiência em



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 069/2026
Página 94 de 94
Data: 27/04/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

assessoria jurídica a empresas de grande porte e multinacionais, com atuação em diversos setores da economia.

No setor público, o novo presidente da ZPE Ceará exerceu as funções de secretário de Planejamento e de Administração do Município de Aquiraz e desde 2021 faz parte do Conselho Diretor da Agência Reguladora do Estado do Ceará (Arce). Em 2023, recebeu a Medalha Boticário Ferreira, concedida pela Câmara de Vereadores de Fortaleza em reconhecimento ao serviço público.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/04/2026



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 27/04/2026