

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 072/2026
Data: 05/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM ANÁLISE TÉCNICA DO CONTRATO CONCLUÍDA E MECANISMOS DE CONTROLE DA OBRA SÃO LISTADOS	4
MULHERES A BORDO DEBATE PROGRESSÃO DE CARREIRA NO 1º ENCONTRO DE 2026 EM SANTOS.....	5
PORTO DO ITAQUI TEM RECORDE EM FERTILIZANTES NO TRIMESTRE	7
'TEMOS INVESTIMENTO BAIXÍSSIMO EM INTELIGÊNCIA E MÃO DE OBRA', AFIRMA CONSULTORA SOBRE SEGURANÇA NO PORTO 7	
1º ENCONTRO MULHERES A BORDO 2026 VAI DEBATER COMO AUMENTAR LIDERANÇAS FEMININAS NO SETOR PORTUÁRIO ..	10
PORTOS DO BRASIL IMPULSIONAM EXPORTAÇÕES E ELEVAM SUPERÁVIT EM 47,6%.....	11
PORTO DE SUAPE REGISTRA CRESCIMENTO DE 29% NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DO ANO.....	12
ABTP DEFENDE BOAS PRÁTICAS REGULATÓRIAS PARA O SETOR.....	13
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	13
MODA E TECNOLOGIA: FINANCIAMENTOS CRESCEM 900% NO POLO TÊXTIL EM PE	13
PRODUZIR MOTOS NO NORDESTE: O DESAFIO DA SHINERAY PARA VENCER MANAUS	15
AGEMAR APOSTA EM SUAPE COMO TERMINAL EXPORTADOR DE GRÃOS DO MATOPIBA.....	17
BRISANET VENCE LEILÃO DE INTERNET PARA ÁREAS REMOTAS E ESTRADAS NO NORDESTE	19
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	21
SEMINÁRIO PROMOVIDO PELA ANTAQ DEBATE APRIMORAMENTO DO EVTEA	21
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	22
INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES E LOGÍSTICA ATINGEM MAIOR NÍVEL DOS ÚLTIMOS 11 ANOS.....	22
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	23
INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES ATINGEM 0,71% DO PIB ENTRE 2023 E 2026.....	23
MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA PONTE SOBRE O RIO CANDEIAS E AUTORIZA MAIS DE R\$ 558 MILHÕES EM OBRAS EM RONDÔNIA	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	26
EDITORIAL – O ENCONTRO LULA-TRUMP E O FUTURO DAS RELAÇÕES BRASIL-EUA	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO DA INFRAESTRUTURA: UM MARCO PARA A INTEGRAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO NACIONAL	27
BRASIL EXPORT - MINISTROS, DESEMBARGADORES E GRUPO BRASIL EXPORT LANÇAM ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO DA INFRAESTRUTURA	28
POLÍTICA – URNA ELETRÔNICA ACABOU COM A FRAUDE, DIZ CÁRMEN	30
NACIONAL - HUB – CURTAS - ALCKMIN TENTA CONTER DESGASTE APÓS DERROTA NO CONGRESSO E SINALIZA NOVA INDICAÇÃO AO STF	31
<i>Uma nova indicação</i>	31
<i>Contra fatos</i>	31
<i>Oportunidade histórica</i>	31
<i>Reflexos no mercado</i>	31
<i>Concurso</i>	31
POLÍTICA - CCJ DEBATE AUTONOMIA DO BC.....	32
POLÍTICA - AUMENTA O RIGOR PARA SAQUE DE EMENDA PARLAMENTAR	32
POLÍTICA – GOVERNO RECORRERÁ DE SUSPENSÃO DO CONSIGNADO DO INSS	33
POLÍTICA - WITSEL BARRADO NO DC: “JÁ TEM DOIDO DEMAIS”.....	33
POLÍTICA - ELEIÇÃO EM RORAIMA ACONTECERÁ NO DIA 21 DE JUNHO	34
TRANSPORTES - CARTEIRA DE TRANSPORTES PROJETA R\$ 400 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2030.....	34
TRANSPORTES – RODOVIAS - PONTE NA BR-364 É REABERTA E ACESSO AO PORTO NOVO TEM OBRAS AUTORIZADAS	36
TRANSPORTES – RODOVIAS - BR-429 TERÁ R\$ 273,7 MILHÕES PARA RECUPERAÇÃO E CONSERVAÇÃO	37
TRANSPORTES – PORTOS – PROJETO DE TERMINAL DE CRUZEIROS DE ITAJAÍ É APRESENTADO A INVESTIDORES.....	37
TRANSPORTES – PORTOS – DIPLOMATAS ACOMPANHAM CONSTRUÇÃO DE FRAGATAS EM ESTALEIRO DE ITAJAÍ.....	38
TRANSPORTES – AVIAÇÃO – CENIPA INVESTIGA QUEDA DE AVIÃO QUE MATOU TRÊS EM BELO HORIZONTE	39
TRANSPORTES – AVIAÇÃO – EMBRAER FECHA MAIOR VENDA EXTERNA DO C-390 COM EMIRADOS ÁRABES.....	41
OPINIÃO – ARTIGOS - A LOGÍSTICA COMO ARQUITETURA DE COMPETITIVIDADE	42
PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS BATE RECORDE EM MARÇO E CHEGA A 5,5 MILHÕES DE BOED	43
MINERAÇÃO – RELATOR DESCARTA ESTATAL E PROPÕE MODELO REGULADOR PARA MINERAIS CRÍTICOS	45



COMÉRCIO EXTERIOR - LULA TERÁ ENCONTRO 'DE PESO' COM TRUMP	46
COMÉRCIO EXTERIOR - MDIC REDUZ PRAZO DE ANÁLISE DE PEDIDOS DE DRAWBACK.....	47
FINANÇAS – GOVERNO LANÇA O NOVO DESENROLA BRASIL.....	48
FINANÇAS – PROGRAMA PODE ATENDER 27,7 MILHÕES DE CLIENTES, DIZ FEBRABAN.....	49
FINANÇAS – IBOVESPA CAI 0,92%, AOS 185,6 MIL PONTOS.....	49
FINANÇAS – DÓLAR SOBE COM AUMENTO DA TENSÃO NO IRÃ.....	50
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O LIMITE ENTRE USAR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E SER PASTEURIZADO POR ELA.....	51
JUSTIÇA – MORAES NEGA REDUÇÃO DE PENA A 'DÉBORA DO BATOM'	52
JUSTIÇA – BOLSONARO TEM ALTA APÓS PASSAR POR CIRURGIA	53
JUSTIÇA – TST: 22 JUÍZES RECEBERAM ACIMA DO TETO.....	54
JUSTIÇA – DESEMBARGADOR PEDE REVOGAÇÃO DE SUA PRISÃO	54
JUSTIÇA - OPINIÃO - DILEMAS SOCIETÁRIOS: POR QUE REVISAR ACORDOS ANTES DA REFORMA DO CÓDIGO CIVIL	55
INTERNACIONAL – RÚSSIA DECLARA CESSAR-FOGO NA UCRÂNIA	57
INTERNACIONAL – EUA AFUNDAM EMBARCAÇÕES EM ORMUZ.....	58

JORNAL O GLOBO – RJ..... 59

JUSTIÇA ACEITA RECUPERAÇÃO JUDICIAL DO GRUPO COTEMINAS APÓS DOIS ANOS DE NEGOCIAÇÕES	59
EVITAR SANÇÕES É UM DOS PONTOS PRIORITÁRIOS NA CONVERSA ENTRE LULA E TRUMP, DIZ ALCKMIN.....	60
EM MEIO AO CASO MASTER, DINO VÊ 'ATROFIA INSTITUCIONAL E ASFIXIA ORÇAMENTÁRIA' DA CVM E PEDE PLANO PARA FISCALIZAÇÃO	61
INDÚSTRIA MOSTRA QUE IA NÃO É 'HYPE', DIZEM EXECUTIVOS	63
BRASIL E EUA NEGOCIAM ACORDO DE COMBATE AO NARCOTRÁFICO E ASSUNTO SERÁ TRATADO NA REUNIÃO ENTRE TRUMP E LULA	64

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 65

VENDA DE ATIVOS DA RAÍZEN NA ARGENTINA DEVE SAIR EM MAIO	65
CDHU RETOMA LICITAÇÃO DE PROJETO HABITACIONAL DE R\$ 1,2 BI NA GRANDE SÃO PAULO.....	66

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 68

COREIA DO SUL ESTUDA ADERIR A PLANO DE NAVEGAÇÃO DE TRUMP PARA ORMUZ	68
HÁ SUSPEITA DE TRANSMISSÃO DE HANTAVÍRUS DE PESSOA PARA PESSOA EM NAVIO, MAS RISCO É BAIXO, DIZ OMS	69
FACHIN DIZ QUE INSTITUIÇÕES SÃO DESAFIADAS A DAR 'RESPOSTA FORTE' A ESCÂNDALOS COMO O MASTER	71

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 72

ONE FECHOU 2025 COM LUCRO LÍQUIDO DE US\$ 338 MILHÕES	72
MPOR ESTUDA REATIVAR HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO PARA REDUZIR PREÇOS DE ALIMENTOS E MELHORAR ABASTECIMENTO NO INTERIOR.....	72
PROJETOS DE EXPANSÃO DE TERMINAIS SÃO ENQUADRADOS NO REIDI.....	73
NOVAS OPERAÇÕES VÃO PRESSIONAR DESENVOLVIMENTO DE ACESSOS TERRESTRES NO AÇU	74
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS ATINGE 5,5 MILHÕES BOE/DIA EM MARÇO.....	75
VINTE MIL TRIPULANTES CONTINUAM EM NAVIOS RETIDOS NO GOLFO PÉRSICO DESDE INÍCIO DA GUERRA.....	75
ALTA DO PREÇO DO COMBUSTÍVEL PODE AUMENTAR EM US\$ 20 BILHÕES CUSTOS PARA SETOR MARÍTIMO EM 2026, ESTIMA XENETA.....	76
MSC LANÇA SERVIÇO ENTRE EUROPA E ORIENTE MÉDIO PELO MAR VERMELHO	77
REPRESENTANTES DE 21 PAÍSES VISITAM OBRAS DAS FRAGATAS TAMANDARÉ EM SC	78
COMEÇAM OBRAS DO ACESSO RODOVIÁRIO AO PORTO NOVO (RO).....	79
PETROBRAS ANTECIPA PRODUÇÃO DA P-79 NO CAMPO DE BÚZIOS	80
DECRETO REGULAMENTADOR DA CBS TRAZ REGRAS DO RENAVAL	80
RECEITA FEDERAL LIBERA ALFANDEGAMENTO DE NOVA ÁREA DO TVV	82
ARCELORMITTAL BRASIL MANTEVE LIDERANÇA NA PRODUÇÃO NACIONAL DE AÇO EM 2025	82
ARTIGO - DA PLANILHA ELETRÔNICA AO ALGORITMO: POR QUE DECISÕES PORTUÁRIAS AINDA SÃO SUBÓTIMAS?	83
PORTA-CONTÊINERES REDUZEM VELOCIDADE PARA COMPENSAR AUMENTO DOS PREÇOS DO COMBUSTÍVEL, REVELA CONSULTORIA	85
RELATÓRIO MOSTRA 2025 COMO ANO COM MELHORES RESULTADOS DA FORESEA	86
AUDIÊNCIA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA PARA MINÉRIOS EM FORTALEZA SERÁ 8 DE MAIO	86

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 87

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



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM ANÁLISE TÉCNICA DO CONTRATO CONCLUÍDA E MECANISMOS DE CONTROLE DA OBRA SÃO LISTADOS

Área técnica do TCU diz que inclusão da APS é inadequada; ministros da Corte de Contas decidem nesta quarta (6)

Por Ted Sartori 5 de maio de 2026



O compromisso foi celebrado em 28 de janeiro entre o Governo de São Paulo e a empresa portuguesa Mota-Engil, sem a presença da empresa pública federal (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

A AudPortoFerrovia, unidade especializada do Tribunal de Contas da União (TCU) focada em fiscalizar infraestrutura portuária e ferroviária, concluiu ser inadequada a inclusão da Autoridade Portuária de Santos (APS) como interveniente no contrato do túnel imerso Santos-Guarujá.

O compromisso foi celebrado em 28 de janeiro entre o Governo de São Paulo e a empresa portuguesa Mota-Engil, sem a presença da empresa pública federal, responsável por 50% do aporte público da obra, o que propiciou o pedido à Corte de Contas. O TCU irá deliberar sobre o processo na tarde desta quarta-feira (6), em reunião ordinária.

“Não caberia na atual etapa aditar o contrato celebrado para incluir a APS como interveniente. Tal solução não traria ganhos ao processo, aumentaria a insegurança jurídica e comprometeria a solução consensual acordada entre os partícipes. De fato, a inserção da APS como interveniente poderia alterar a relação contratual entre o público e o privado e a divisão de responsabilidades entre todos, inclusive atraindo riscos aos entes federais hoje atribuídos ao Estado de São Paulo”, afirma, na análise, a área técnica.

Responsabilidades

O Estado é o poder concedente da obra e conduziu o processo licitatório. O leilão foi realizado por concessão patrocinada na modalidade de parceria público-privada (PPP).

O custo previsto do túnel é de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são recursos públicos, divididos entre Estado e União, com R\$ 2,64 bilhões para cada. O valor restante será investido pela concessionária privada Mota-Engil, vencedora do processo licitatório.

Mecanismos de controle

Após análises da manifestação conjunta do Governo do Estado, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), e da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), de relatos da APS e demais informações disponíveis até o momento, a área técnica do TCU descreveu, na conclusão, que foram apurados diversos mecanismos de controle e acompanhamento do contrato de concessão.

Um é o sistema de contas vinculadas, “a ser celebrado com a instituição financeira que atuará na qualidade de agente fiduciário dos recursos depositados na conta de custeio federal, instrumento que deve possibilitar a inclusão de regras relativas ao envio e acesso da documentação relativa à evolução físicas das obras à APS, bem como acesso aos relatórios periódicos de acompanhamento da Artesp, como requisito para liberação gradual dos recursos e atendimento à determinação deste Tribunal”.

Três deles estão calcados em relatórios. Um é de acompanhamento “a serem produzidos por organismo de inspeção acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), ou alternativamente a contratação de outro tipo de instituição que exerça essa função”.

Outros são com a mesma finalidade de acompanhar, mas da Artesp e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) “sobre a execução do objeto em todas as suas etapas”, e de auditor independente, “responsável por certificar objetivamente o atingimento dos marcos físicos de implantação que condicionam a liberação dos aportes públicos, verificando a regularidade da execução das etapas construtivas, a aderência aos projetos aprovados e a consistência das medições apresentadas”.

O último citado versa a respeito de certificados de qualidade dos projetos executivos, emitidos por organismo de inspeção acreditado pelo Inmetro ou por certificadora homologada pela Agência Reguladora, “como obrigação da concessionária (inclusive custos), certificadora essa que será a responsável técnica pela inspeção integral dos projetos, vedada a certificação por amostragem”.

Cautela Por fim, de acordo com a área técnica do TCU, “cabe à Autoridade Portuária de Santos adotar todas as cautelas a seu cargo para se resguardar quanto às atribuições atinentes ao gerenciamento, acompanhamento e fiscalização da execução do objeto pactuado e, conseqüentemente, ao aporte dos valores referentes à sua participação”, da ordem de R\$ 2,4 bilhões. O empreendimento O túnel imerso Santos-Guarujá terá extensão total de 1,5 km, sendo 870 metros submersos. Serão três faixas de rolamento por sentido, além de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ciclovia e passagem para pedestres. A construção será feita por meio de módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário. Depois, os módulos serão afundados, encaixados e cobertos por uma camada de pedras. As obras têm previsão de início em 2027 e conclusão em 2030, com entrada efetiva em operação em 2031.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 05/05/2026

MULHERES A BORDO DEBATE PROGRESSÃO DE CARREIRA NO 1º ENCONTRO DE 2026 EM SANTOS

Grupo Tribuna promove evento nesta terça-feira
Por Bárbara Farias 5 de maio de 2026 às 06:55



Encontro Mulheres a Bordo vai reunir representantes dos setores público e privado, nesta terça (5), em Santos (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

As mulheres ainda são minoria no setor portuário brasileiro, representando 17,8% da força de trabalho, segundo pesquisa da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Wista Brazil. No intuito de melhorar esse cenário, o 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026 discutirá meios de promover a ascensão de mulheres aos cargos de gestão. O evento será nesta terça-feira (5), a partir das 9h, no auditório do Grupo Tribuna, com

representantes dos setores público e privado.

Às 9h40, será realizada a abertura oficial com a palestra “Construção de carreira: formação e desenvolvimento em um mundo em constante reconfiguração”, comandada pela diretora de Gente, Gestão e Frota da Norsul, Aline Carvalho. A executiva é uma referência na implementação de uma cultura de diversidade e inclusão no ecossistema corporativo.



Às 10h15, seis representantes de terminais e do setor público participarão do painel “Política de Diversidade e Liderança: Como ser He for She”. Uma das painelistas, a diretora substituta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro, afirmou que a diversidade impacta diretamente nos resultados das empresas.

“A política de diversidade permite mais inclusão, mais inserção e, com isso, mais inovação. Em termos de planejamento, quanto mais pessoas pensam de maneira diferente, mais rico e plural será. Tendemos a resolver problemas os quais ainda não sabíamos as soluções”.

Cristina lembrou do movimento ONU Mulheres, criado em 2014 pela Organização das Nações Unidas e que, segundo ela, incentivou homens a discutirem pluralidade. “Os homens estão na linha de poder e, agora, é muito rico que eles deem as mãos para que todos estejam nesse mesmo cenário”.

Outra convidada, a diretora de Planejamento Operacional da Santos Brasil, Evelyn Lima, primeira mulher a assumir essa posição na empresa, defende que, para além do social, a diversidade é estratégica para o negócio. “A diversidade não é uma pauta puramente social, mas sim uma agenda de negócio dentro das empresas e que precisa estar enraizada na cultura da liderança. É importante colocar que o ‘he for she’ não é sobre uma gentileza masculina, mas responsabilidade de quem entende a importância da agenda e ocupa a maior parte dos espaços de poder”.

Evelyn pretende apresentar exemplos. “Quero colocar alguns exemplos práticos do meu dia a dia e expor quão importante foram os momentos que meus gestores me deram oportunidade de fala e de assumir o papel de decisão de investimentos dentro da companhia”, ressaltou.

Por fim, a partir das 11h30, a deputada federal Rosana Valle (PL), uma das representantes da Baixada Santista na Câmara Federal, comandará a palestra “Protagonismo e posicionamento: criando a sua voz”, discorrendo sobre a importância de se posicionar e ocupar os espaços de poder.

O projeto

Criado no ano passado pelo Grupo Tribuna com o objetivo de valorizar e incentivar a presença feminina no comércio exterior brasileiro, o projeto Mulheres a Bordo está ainda mais robusto em 2026, com reportagens quinzenais em A Tribuna e editoria própria no site.

Além disso, serão realizados dois encontros de debates, o de hoje e um outro em 1º de outubro. Haverá ainda a Missão Internacional ao Panamá, que ocorrerá entre os dias 18 e 21 de agosto. Conhecido por seu canal que conecta os oceanos Atlântico e Pacífico, o país da América Central é um hub logístico estratégico para o comércio marítimo global.

Programação

- 9 horas - Café de boas-vindas
- 9h40 - Abertura oficial. Palestra “Construção de carreira: formação e desenvolvimento em um mundo em um constante reconfiguração”, com Aline Carvalho, diretora de Gente, Gestão e Frota na Norsul
- 10h15 - Painel “Política de Diversidade e Liderança: Como ser He for She?”, com Flávia Takafashi, presidente do Comitê Mulheres a Bordo e ex-diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Cristina Castro, diretora substituta da Antaq; Evelyn Lima, diretora de Planejamento Operacional da Santos Brasil; Fabio Siccherino, CEO da DP World Brasil; Flavio da Rocha, diretor da Eldorado Brasil; e Disney Barroca, diretor executivo da Deme Brasil
- 11h30 - Encerramento “Protagonismo e posicionamento: criando a sua voz”, com a deputada federal Rosana Valle (PL)

PORTO DO ITAQUI TEM RECORDE EM FERTILIZANTES NO TRIMESTRE

Granéis líquidos também foram destaque
Da A Tribuna.com.br 3 de maio de 2026 às 19:00



Foi o melhor mês de março para fertilizantes da história de Itaqui (Porto do Itaqui/ Divulgação)

A movimentação do Porto do Itaqui, no Maranhão, maior complexo público do Arco Norte, encerrou o primeiro trimestre de 2026 com alta de 5% em relação ao mesmo período do ano anterior, alcançando 7,2 milhões de toneladas.

A importação de fertilizantes foi um dos destaques. No acumulado do 1º trimestre de 2026, foram movimentadas 934 mil toneladas, contra 839 mil toneladas no mesmo período do ano passado, configurando o melhor primeiro trimestre da história para esse segmento, com crescimento de 11% sobre o recorde anterior. Também foi registrado o melhor mês de março para fertilizantes da história do Porto do Itaqui, com 281 mil toneladas movimentadas, superando o recorde anterior ocorrido no mês de

março de 2021: 261 mil toneladas.

Estratégia

Para a presidente do Porto, Oquerlina Costa, os resultados refletem uma estratégia bem estruturada e orientada a desempenho. “Mais do que números, esses resultados traduzem a confiança do mercado na nossa capacidade operacional e reforçam o protagonismo do Maranhão como corredor logístico estratégico. Os recordes de produtividade são consequência direta de investimentos em tecnologia, planejamento e eficiência na gestão dos berços”, afirma.

Melhor desempenho

No segmento de granéis líquidos, a movimentação alcançou 2,346 milhões de toneladas entre janeiro e março, superando o recorde anterior de 2,143 milhões de toneladas registrado em 2024, representando um crescimento de 10%.

O crescimento sinaliza um ano de novos patamares. “Nosso compromisso é com a excelência operacional e com resultados consistentes. Ao superarmos marcas históricas, não apenas elevamos nosso desempenho, mas reafirmamos o papel estratégico da nossa infraestrutura para a soberania logística do país”, diz Oquerlina.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/05/2026*

'TEMOS INVESTIMENTO BAIXÍSSIMO EM INTELIGÊNCIA E MÃO DE OBRA', AFIRMA CONSULTORA SOBRE SEGURANÇA NO PORTO

A Tribuna entrevista entrevista delegada aposentada da PF e ex-coordenadora da Cesportos, Luciana Fuschini

Por Ted Sartori 3 de maio de 2026 às 18:57

(PF), ela exerceu as funções de chefe da Delegacia da PF em Santos e coordenadora da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos). Atualmente, além de consultora na área de segurança, Luciana atua como conselheira de administração na Autoridade Portuária de Santos (APS). Nesta entrevista para A Tribuna, ela aborda problemas e sugere soluções envolvendo o setor, em especial no Porto de Santos.



(Alexsander Ferraz/ AT)

A grande experiência de Luciana Fuschini na área da segurança é responsável por credenciá-la para falar sobre o tema. Delegada aposentada da Polícia Federal a senhora foi a primeira mulher a ocupar a delegacia da Polícia Federal aqui em Santos. É uma responsabilidade que fica para a vida? Sim, algumas coisas que a gente faz ao longo da vida, que vão pavimentando caminhos para outras pessoas, acabam ficando. Quando você chega primeiro, é algo solitário, não tem ninguém te esperando. Tudo é muito novo e diferente. Isso

aconteceu várias vezes na minha vida. Quando eu coordenei a Cesportos no estado de São Paulo, em 2018, também fui a primeira mulher. Agora, na diretoria da Soamar (Sociedade Amigos da Marinha), também fui a primeira mulher. Foram caminhos que a gente foi pavimentando.

O ramo portuário ainda segue sendo muito masculino. Essas suas conquistas inspiram outras mulheres?

Com certeza. Tem muitas mulheres que chegam e falam que se inspiraram, o quanto foi bom eu ter mostrado os caminhos. Não acho que o meio seja machista, é uma questão objetiva: o Porto começou com estivadores carregando sacos, era algo ligado à força. Era um ambiente mais masculino no qual foi, aos poucos, sendo inserida a questão de logística. Agora tem até estivadora, que opera a máquina. Acho que as mulheres que entram estão se dando muito bem. As características dos homens e das mulheres são complementares.

Com a sua experiência de 21 anos como delegada PF, o que mudou na segurança dos portos?

Tivemos um avanço muito grande na parte de ISPS Code, que é uma certificação internacional de segurança no porto, que entrou a partir de 2019, com força de lei federal. A partir desse momento, começou a se cobrar os terminais e, virando obrigatório, a régua aumentou bastante. Os terminais passaram a se adaptar e a segurança deu uma boa elevada. Dá para perceber em estatísticas o impacto que isso teve. E, fora isso, o avanço da tecnologia, a inteligência artificial (IA) está crescendo exponencialmente essa parte tecnológica.

O que pode ser feito para minimizar as ocorrências envolvendo segurança nos portos, em especial em Santos?

Hoje, para um terminal ser certificado, tem que ter um estudo de avaliação de risco e o plano de segurança feito para mitigar aqueles riscos que foram detectados. Se os terminais tiverem aquela maturidade de segurança e eles seguirem exatamente o que está proposto nos planos deles, a gente já está em um patamar muito elevado. São os supervisores de segurança, obrigatórios em todos os terminais portuários, que verificam essa situação do ISPS Code e fazem algo chamado Roip, que são os Registros de Ocorrência de Incidente de Proteção. Serve para uma investigação. Hoje você tem barreira perimetral virtual, tem vídeo analítico, várias camadas de segurança, análise preditiva com IA. Isso tudo eleva o nível.

Os portos ainda são rotas essenciais para o tráfico de cocaína, basta ver as apreensões constantes...

Os traficantes têm muito dinheiro, criatividade e tempo para achar rotas e maneiras alternativas. Gosto muito de gráficos porque, com eles, você consegue enxergar bastante coisa. É possível ver, ao longo dos anos, o que houve. Nem sempre quando o número de apreensões diminui, significa que as coisas estão dando certo. Às vezes, é uma mudança de rota ou de modus operandi. E o que acontece: a polícia e os órgãos de segurança estão sempre um passo atrás. Então, quando se analisa um gráfico, tem se levar tudo em consideração. Tivemos aqui uma GLO (Garantia da Lei da Ordem, com intensificação no patrulhamento militar) no Porto de Santos (entre novembro de 2023 e junho de 2024) e isso (apreensões) diminuiu naquele período. Mas o que eu percebi foi um aumento no número de ocorrências nos portos do Nordeste e do Norte, que ainda tem um nível de maturidade de segurança um pouco menor.



O investimento em inteligência tem que ser ainda maior?

Não tenho dúvida. Hoje, a gente tem um investimento baixíssimo, não só em inteligência, mas em mão de obra. O número de servidores está muito aquém. O aparelhamento também. Por exemplo, aqui no Porto de Santos a gente tinha uma lancha, vamos receber outra. Mas se essa que tem quebra? Como o maior porto do Hemisfério Sul tem esse grau de estrutura? Não pode ser assim. Precisamos olhar e ver a magnitude de como isso impacta o País e a economia, que passa pelo Porto de Santos. Os salários também são menores do que outras carreiras. Estamos encolhendo e acaba acontecendo o impacto da falta de atratividade. Tudo isso tem que ser levado em consideração e analisado de cima para baixo do Governo, para poder investir nesses profissionais. O pessoal trabalha meio na raça. Às vezes falta dinheiro para gasolina na viatura, não pode fazer uma diária. Por várias vezes eu tirei a diária do bolso para receber meses depois. Não é justo. Temos um Núcleo de Polícia Marítima (Nepom) que está completamente aquém, não só no Porto de Santos.

Está prevista a construção de um novo prédio da PF na Ponta da Praia. O quanto ele será importante para melhorar o trabalho?

Eu me sinto muito à vontade em falar sobre isso, porque foi a minha gestão que conseguiu de volta aquele terreno. No atual prédio da Polícia Federal, não tem estacionamento suficiente para as viaturas. O prédio é precário. Isso tem até um impacto psicológico para o crime organizado. Se há uma estrutura mais imponente com viaturas, lanchas, aquilo causa um impacto. É importante que você esteja com todo o aparato e com a visão para tudo ali no Porto e no futuro aeroporto, além da saída rápida da lancha por ali.

A futura mudança do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, para o Valongo vai ser importante para a segurança do Porto?

Embora ele tenha sido bem construído, uma instalação nova já nasce com uma estrutura ainda mais pensada, também com os órgãos de segurança, dentro da maturidade no assunto que temos hoje, e integrando os órgãos intervenientes que já atuam conjuntamente. A nova localização também ajuda nisso, saindo um pouco da, digamos, confusão do Porto. Vai ser interessante essa mudança.

O que a Cesportos já fez e pode continuar fazendo em termos de mudanças e incrementos ligados à segurança?

Na época em que eu estive lá, uma das coisas nas quais eu mais batia era a integração do público com o privado. Não adianta cada um discutir isoladamente. A gente trabalha integrado, um precisa do outro. Por exemplo, se você dobrar o número de toneladas de movimentação, você não tem a estrutura dos órgãos públicos na mesma proporção. Quando vai se tomar qualquer tipo de decisão, precisa envolver todos esses órgãos para poder ver o impacto. É o efeito em cadeia. Puxei muito essa integração do público com o privado e ela continua hoje rendendo bons frutos. Tenho batido nisso também dentro do Conselho de Administração (Consad) do Porto de Santos.

A Cesportos tem que ter um papel mais atuante?

Ela tem hoje um papel mais atuante. Antigamente não tinha tanto, mas foi encorpando e hoje as pessoas veem a importância. Costumo dizer que a segurança não é um setor, ela permeia tudo. Quando uma empresa contrata alguém, tem que ver quem está contratando. Hoje, o crime organizado cria empresas de fachada, pagando todos os impostos e colocando o preço lá embaixo. O setor de compras vai lá e a contrata porque ela está, formalmente, toda correta. E, na verdade, está contratando o crime organizando para ele ter acesso ao terminal e aos navios.

Embora não tenha ligação direta com a Polícia Federal, haverá daqui a alguns anos o túnel imerso Santos-Guarujá. Como analisá-lo sob o ângulo da segurança?

Ele tem um impacto na segurança. Se a mobilidade do cidadão de bem vai ser maior, a do crime também. É outro aspecto que eu sempre converso: quando sair, tem que haver toda essa questão do aspecto da segurança, com inteligência artificial e uma série de coisas. Ou seja, o que tem nas cidades inteligentes, como detectar pessoas procuradas. Tem que fazer a maior blindagem possível para não se tornar um meio facilitador para o crime ao invés de só um meio de mobilidade dos cidadãos. É por isso que eu falo que tudo passa pela segurança. É um dos aspectos que a gente tem que ver sempre que tomamos decisões dentro ou fora do Porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 03/05/2026

1º ENCONTRO MULHERES A BORDO 2026 VAI DEBATER COMO AUMENTAR LIDERANÇAS FEMININAS NO SETOR PORTUÁRIO

Iniciativa do Grupo Tribuna, na próxima terça-feira (5), reunirá representantes dos setores público e privado

Por Bárbara Farias 2 de maio de 2026 às 07:29



Mulheres a Bordo é um projeto criado para dar protagonismo às profissionais que atuam no setor portuário, ainda dominado pelos homens (Vanessa Rodrigues/ AT)

O mercado de trabalho no setor portuário é um ecossistema dinâmico em transformação permanente, com destaque para o avanço da diversidade no quadro de colaboradores. Os caminhos para impulsionar a reestruturação, com foco no aumento da presença feminina em postos de comando, serão discutidos no 1º

Encontro Mulheres a Bordo 2026, na próxima terça-feira (5), a partir das 8h30, no auditório do Grupo Tribuna (Rua João Pessoa, 350, no Paquetá, em Santos).

O encontro reunirá representantes dos setores público e privado. Ao longo de duas palestras e um painel de debates, os participantes discutirão carreira, protagonismo e desafios na inserção de mulheres em cargos de gestão nas empresas e instituições públicas relacionadas aos setores marítimo e portuário.

“Sabemos que temos muito a alcançar para socialmente criarmos um ambiente de verdadeira equidade, mas falar só dos problemas não ajuda, precisamos criar espaço de mudança e caminho com oportunidades reais, essa será a tônica do debate deste primeiro encontro. A proposta foi desenhada com temas para atingir exatamente esse objetivo”, afirma a presidente do Comitê do Mulheres a Bordo e ex-diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi. O objetivo do encontro, segundo ela, é estimular ações em prol da “formação de líderes femininas para o setor portuário”.

A construção da carreira – desde a formação ao desenvolvimento em um mundo em constante reconfiguração – é o tema da palestra de abertura da diretora de Gente, Gestão e Frota na Norsul, Aline Carvalho. Referência na implementação de uma cultura em prol da diversidade em ambiente corporativo, a executiva comenta que é preciso abandonar práticas e conceitos organizacionais herdados da era industrial.

“A forma de exercer a liderança se transforma, a requalificação e o aprendizado se tornam contínuos, e o autodesenvolvimento passa a ser condição para navegar um mundo em mudança permanente. Não há mais espaço para decisões ‘top-down’ (de cima para baixo) nem para planejamentos estratégicos rígidos de cinco ou dez anos. Isso muda radicalmente a forma de trabalhar. As empresas e as pessoas que aprenderem a se mover nesse contexto terão ao menos uma coisa em comum: adaptabilidade”.

Um dos participantes do painel “Política de Diversidade e Liderança: Como ser He for She?”, o diretor de Logística do Terminal EBLog da Eldorado Brasil Celulose, Flavio da Rocha Costa, pretende apresentar a política da companhia. “Todas as posições dentro da empresa podem ser ocupadas por qualquer pessoa apta e capacitada à função. A Eldorado Brasil oferece condições para que os colaboradores possam se desenvolver, sejam capacitados e estejam abertos a novos desafios.

Iniciativas como a Academia de Liderança e o Programa Essência integram as ações que prezam pela equidade na empresa”, ressalta.

Convidada para ministrar a palestra “Protagonismo e posicionamento: criando a sua voz”, encerrando o encontro, a deputada federal Rosana Valle (PL) destaca que as mulheres devem reconhecer o próprio valor e ocuparem os espaços de decisão. “Ter voz é, antes de tudo, estar preparada, ter coragem e agir com consistência. É fundamental que as mulheres não apenas conquistem seus espaços, mas também se mantenham neles com firmeza, contribuindo ativamente para transformar realidades”.

Para Rosana, o fórum é essencial para dar visibilidade à atuação feminina em um ambiente historicamente masculino. “Mais do que reconhecer essa presença, encontros como esse criam oportunidades para discutir caminhos que ampliem a participação das mulheres, especialmente em cargos de liderança”.

PROGRAMAÇÃO	
9 horas	- Café de boas-vindas
9h40	- Abertura oficial. Construção de carreira: Formação e desenvolvimento em um mundo em um constante reconfiguração, com Aline Carvalho, diretora de Gente, Gestão e Frota na Norsul
10h15	- Painel. Política de Diversidade e Liderança: Como ser He for She?, com Flávia Takafashi, ex-diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Cristina Castro, diretora substituta da Antaq; Evelyn Lima, diretora de Planejamento Operacional da Santos Brasil; Fabio Siccherino, CEO da DP World Brasil; Flavio da Rocha, diretor da Eldorado Brasil; e Disney Barroca, diretor-executivo da Deme Brasil
11h30	- Encerramento. Protagonismo e posicionamento: criando a sua voz, com a deputada federal Rosana Valle (PL)

(Reprodução)

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/05/2026

PORTOS DO BRASIL IMPULSIONAM EXPORTAÇÕES E ELEVAM SUPERÁVIT EM 47,6%

Total chegou a US\$ 82,3 bilhões até março

Da Atribuna.com.br 2 de maio de 2026



The result was driven mainly by sales to China, the country's main trading partner (Foto: Carlos Nogueira/AT Archive)

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. Por isso, 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.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/05/2026

PORTO DE SUAPE REGISTRA CRESCIMENTO DE 29% NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DO ANO

Porto pernambucano ressalta trajetória de expansão e afirma que resultado destaca eficiência das operações

Da A Tribuna.com.br 2 de maio de 2026



Movimentação de contêineres manteve histórico de crescimento em Suape, registrando mais de 167,5 mil TEU movimentados no período (Divulgação/ Porto de Suape)

O Porto de Suape mantém, em 2026, uma trajetória de crescimento sólido. Dados do primeiro trimestre mostram que o complexo portuário movimentou 6,5 milhões de toneladas de carga, um salto de 29% no total registrado no mesmo período de 2025.

“Encerramos o primeiro trimestre com a satisfação de ver o Porto de Suape em um ritmo de avanço consistente. O aumento de quase 30% na movimentação total é um reflexo direto da nossa eficiência operacional”, comemora o diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

Segundo ele, o número comprova que a estratégia está dando frutos, garantindo que o complexo continue operando “como um motor vital para o desenvolvimento econômico e logístico do Nordeste e do Brasil”.

As operações de graneis líquidos e gases foram fundamentais para o resultado. Elas seguem em ritmo acelerado mesmo com o conflito no Golfo Pérsico, uma das rotas comerciais mais importantes do mundo. Com 4,2 milhões de toneladas movimentadas no trimestre, o segmento registrou aumento de 43% em relação ao total dos três primeiros meses de 2025. As principais cargas são os derivados de petróleo, óleo bruto, gás liquefeito de petróleo, etanol combustível e biodiesel. Esse grupo representa 65% de todos os produtos movimentados em Suape, de janeiro a março.

Os graneis sólidos também merecem atenção especial, fechando o período com 390,7 mil toneladas, uma variação positiva de 64,7% na comparação acumulada, com destaque para trigo e coque de petróleo. A movimentação de contêineres manteve trajetória de crescimento, registrando mais de 167,5 mil TEU (unidade de medida de um contêiner padrão) movimentados no período, o que representa crescimento de 3,4% frente ao resultado do primeiro trimestre do ano passado.

O avanço de Suape foi impulsionado, majoritariamente, pela força da cabotagem (navegação dentro do País), que registrou alta expressiva de 52%, atingindo 4,5 milhões de toneladas e consolidando 70% da fatia operacional do porto. Os desembarques continuam predominantes, respondendo por 69% do volume total da cabotagem e alta de 27%. Os embarques aumentaram 34%, revelando um dinamismo crescente no escoamento de mercadorias pelo complexo pernambucano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/05/2026

ABTP DEFENDE BOAS PRÁTICAS REGULATÓRIAS PARA O SETOR

Infraestrutura dos portos depende de atuação qualificada da regulação

Da ATribuna.com.br 2 de maio de 2026



Infraestrutura dos portos depende de atuação qualificada da regulação (Vanessa Rodrigues/ AT)

O fortalecimento da infraestrutura passa, de forma decisiva, pela atuação qualificada dos órgãos reguladores. Essa foi a mensagem do diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, em sua palestra na mesa de abertura do Fórum Latino-Americano de Reguladores de Transportes, promovido pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) e P3C - PPPs e Concessões, na última terça-feira, no auditório da

Agência, em Brasília.

De acordo com o diretor-presidente da ABTP, a troca de experiências entre reguladores é essencial para promover mais previsibilidade, segurança jurídica e eficiência regulatória no setor, especialmente em um cenário de ampliação de projetos de longo prazo.

O evento reuniu representantes dos setores de transporte e de agências reguladoras para debater sobre os desafios e as boas práticas da regulação, como diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, e o diretor-geral substituto da ANTT, Felipe Queiroz.

Para a diretora executiva da ABTP, Cláudia Borges, é fundamental o debate entre reguladores portuários da América Latina para estimular o alinhamento institucional e o compartilhamento de boas práticas regulatórias.

“A ABTP apoia uma regulação responsável e eficiente para garantir um setor cada vez mais resiliente e sustentável”, diz a associação, em nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

MODA E TECNOLOGIA: FINANCIAMENTOS CRESCEM 900% NO POLO TÊXTIL EM PE

Polo têxtil de PE captou R\$ 831 mi no BNB em 2025, alta de 909%. Santa Cruz do Capibaribe concentrou R\$ 470 mi, 56% do total, com crescimento de 2.700% sobre 2024

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Ondas Kids Moda Praia Infantil, de Santa Cruz do Capibaribe (PE), se consolida no mercado nacional com o apoio do Brasil Mais Produtivo (B+P), programa do governo federal implementado em parceria com Sebrae, Senai e outras instituições. Foto: Sebrae-PE/Reprodução

Um município de 123 mil habitantes no Agreste de Pernambuco, a 185 km do Recife, onde 41% da população vive de moda e confecções, concentrou R\$ 470 milhões em financiamentos do Banco do Nordeste (BNB) em 2025, valor que representa mais da metade dos R\$ 831 milhões captados por todo o setor têxtil pernambucano no ano. O volume registrado em Santa Cruz do Capibaribe é 2.700% acima dos R\$ 16,8 milhões contratados no município em 2024. “De 2023 para 2024, já houve um aumento de 30%. Agora foram quase 1.000%. Essa dinâmica se desdobra em outros investimentos e geração de emprego em toda a cadeia produtiva”, afirma Hugo Luiz de Queiroz, superintendente do BNB em Pernambuco.

Os recursos, originados principalmente do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), foram aplicados em confecção de peças, comércio de tecidos, tingimento, estamparia e fabricação de acessórios. O salto creditício ocorre sobre uma base econômica já consolidada. Em 2024, as empresas do setor têxtil e de confecções de Santa Cruz do Capibaribe faturaram R\$ 6,2 bilhões, o mesmo volume registrado pelo Porto Digital no mesmo ano, segundo levantamento da CDL Santa Cruz do Capibaribe.

O polo tecnológico avançou para R\$ 7,4 bilhões em 2025, crescimento de 19%, segundo dados do próprio distrito. Somando Caruaru (R\$ 6,0 bilhões) e Toritama (R\$ 3,4 bilhões), o Polo de Confecções do Agreste atingiu R\$ 15,6 bilhões em faturamento em 2024, mais do dobro do registrado pelo Porto Digital no mesmo período.

Em janeiro de 2025, a indústria e o comércio de tecidos e confecções do estado registraram a maior arrecadação de ICMS da história do setor: R\$ 126,6 milhões, superando supermercados (R\$ 104,4 milhões) e medicamentos (R\$ 92,6 milhões).

A estrutura produtiva que sustenta esse volume é formada majoritariamente por pequenos negócios. Levantamento da Receita Federal aponta 6.413 indústrias de confecção nos três municípios do polo, das quais 99,3% se enquadram como MEI, microempresa ou empresa de pequeno porte. O polo emprega mais de 32 mil trabalhadores formais em Pernambuco e gerou 2.478 novas vagas entre 2024 e outubro de 2025, segundo dados do Novo Caged.

Tecnologia e inovação entram na cadeia produtiva

O crescimento do crédito no polo tem atraído negócios de tecnologia voltados à própria cadeia têxtil. A empresa Entrega+, sediada em Santa Cruz do Capibaribe, desenvolveu o Modall, plataforma de vendas via WhatsApp com inteligência artificial que automatiza atendimentos, organiza funis comerciais e amplia a conversão de clientes.

A solução recebe aporte do Fundo de Investimento em Participações FIP Nordeste Capital Semente, modalidade de capital semente gerida pelo BNB voltada a negócios em estágio inicial com potencial de escala. A empresa foi reconhecida pelo Sebrae como uma das 10 startups mais inovadoras do Brasil em 2025, sendo a única de Pernambuco e a única representante do setor de moda no ranking.

Para Haim Mesel, gestor do fundo, os empreendimentos que surgem na região são conduzidos por uma geração formada dentro do próprio ambiente têxtil. “São filhos e filhas de quem construíram o polo. Pessoas que entendem o mercado pela vivência”, afirma. A agenda de modernização se estende também à gestão de resíduos.

A Prefeitura de Santa Cruz do Capibaribe lançou o programa ReCria Moda Santa Cruz, voltado à gestão e ao reaproveitamento de resíduos têxteis, com implantação de um Centro de Reciclagem de Resíduos Têxteis estruturado com tecnologias limpas, em parceria com a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) e o Instituto do Meio Ambiente de Pernambuco (IMOA).

Polo têxtil estadual e expansão do crédito

No plano estadual, os recursos do FNE disponíveis ao setor incluem o FNE Inovação, linha que financia a implementação de produtos, serviços ou processos novos e também a contratação de consultorias especializadas no acompanhamento e monitoramento de projetos quanto a impactos sociais e ambientais.

A linha conecta diretamente com iniciativas como o ReCria Moda Santa Cruz, programa municipal de reciclagem de resíduos têxteis lançado em parceria com a ABDI e o IMOA. A aceleração do crédito em 2025 indica que a modernização tecnológica e a ampliação da base produtiva do polo devem manter o setor como demandante relevante do fundo nos próximos ciclos.

*Com informações do BNB

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/05/2026

PRODUZIR MOTOS NO NORDESTE: O DESAFIO DA SHINERAY PARA VENCER MANAUS

Com investimento de R\$ 75 milhões, Shineray conclui ampliação de fábrica em Suape no próximo mês de setembro e aposta em logística para manter competitividade

Por Edward Pena



A ampliação adiciona 27 mil metros quadrados à estrutura atual, totalizando uma área fabril de 77 mil metros quadrados. Novo espaço permitirá uma reorganização completa do fluxo industrial. Foto: Divulgação/Shineray

O desafio de consolidar um polo industrial de duas rodas fora da Zona Franca de Manaus ganha um novo e decisivo capítulo em Pernambuco. Enquanto diversos projetos na região Nordeste enfrentam dificuldades para sair do papel, a Shineray Motos do Brasil confirmou a conclusão da expansão de sua planta no Complexo Industrial Portuário de Suape para setembro deste ano. A estratégia foca em escala, eficiência logística e na aposta crescente em eletromobilidade para equilibrar o jogo contra os incentivos fiscais do Norte.

A ampliação adiciona 27 mil metros quadrados à estrutura atual, totalizando uma área fabril de 77 mil metros quadrados. O diretor da Shineray, Paulo Perez, explica que o novo espaço permitirá uma reorganização completa do fluxo industrial.

“Vamos ter um novo layout organizando melhor a operação, bem como separando a produção de elétricos e da combustão. Facilitando melhor os lançamentos de novos modelos”, afirma o executivo.

Ao Movimento Econômico, Paulo Perez esclarece que a modernização da planta é a resposta técnica para a complexidade do portfólio da marca. Ele destaca que a automação é o caminho escolhido para garantir a agilidade nas entregas.

“Hoje, temos uma gama enorme de produtos e precisamos organizar melhor a produção e a automação é o caminho”, destaca, reforçando que a expansão foca especificamente em dar autonomia às unidades elétricas, que terão linha dedicada.



Além da linha exclusiva para motos elétricas que a ampliação trará, a empresa já projeta o desenvolvimento de tecnologias que utilizem o etanol, combustível abundante em Pernambuco. Foto: Divulgação/Shineray

Gargalo de mão de obra e infraestrutura

A operacionalização da nova estrutura, prevista para estar em pleno funcionamento em outubro, traz consigo o desafio da qualificação profissional. A projeção de contratação de 100 novos funcionários diretos e 160 indiretos permanece mantida.

Atualmente, a equipe de construção civil domina o canteiro, mas a transição para as equipes de montagem e mecânica esbarra em um obstáculo comum ao setor industrial: a escassez de técnicos.

“Existe em todos os setores um apagão enorme de mão de obra e principalmente qualificada”, revela o executivo. Para contornar o problema, ressalta ele, a montadora aposta em parcerias estratégicas com instituições de tecnologia e ensino técnico, como o Senai e o Cesar. O objetivo, acrescenta, é preparar os novos colaboradores para lidar com o processo industrial mais automatizado que a nova planta exige.

Além do capital humano, o sucesso da operação em Suape depende diretamente de melhorias na malha viária do estado. O diretor da Shineray aponta que, embora a localização de Pernambuco seja privilegiada, gargalos históricos precisam de solução. Ele cita projetos como o Arco Metropolitano, a conclusão da Transnordestina e a duplicação da BR-232 até Belo Jardim como fundamentais para o sucesso logístico da companhia.

A guerra fiscal contra a Zona Franca

Apesar do otimismo com a infraestrutura local, o tom de Perez se torna crítico ao abordar o cenário tributário. O empresário vê um desequilíbrio perigoso na Reforma Tributária, que, segundo ele, privilegiou Manaus em detrimento dos investimentos no Nordeste.

Para o diretor, a manutenção competitiva da Shineray em Suape é uma prova de resiliência diante do que chama de “discrepância” fiscal. “A posição logística e a eficiência operacional de Suape nos ajuda a sermos competitivos, o grande desafio é manter-se competitivos com o fim dos incentivos do Nordeste e o aumento dos incentivos da Zona Franca. Essa na nossa opinião é um dos absurdos aprovados nessa reforma que precisam urgentemente serem corrigidos”, desabafa.



“Não tem como acabar com os incentivos do Nordeste e crescer o da Zona Franca, esse desequilíbrio não é salutar e muito menos justo”, destaca Paulo Perez, diretor da montadora. Foto:

Ele prevê que, sem ajustes, a região pode sofrer uma evasão industrial para o Norte e defende a judicialização do tema por meio das federações de indústria. A inviabilidade econômica de produzir com menos incentivos que a concorrência direta é a maior preocupação do setor no momento.

“Não tem como acabar com os incentivos do Nordeste e crescer o da Zona Franca, esse desequilíbrio não é salutar e muito menos justo”, reforça o executivo, convocando a mobilização de parlamentares nordestinos para reduzir a desigualdade fiscal que penaliza quem decide empreender na região.

Futuro flex e eletromobilidade

Olhando para o mercado consumidor, que no Nordeste já representa o principal motor de vendas do país, a Shineray planeja que sua produção acompanhe a vocação energética local. Além da linha exclusiva para motos elétricas que a ampliação trará, a empresa já projeta o desenvolvimento de tecnologias que utilizem o etanol, combustível abundante em Pernambuco.

“Nós acreditamos demais tanto nessa linha elétrica, como na combustão a etanol. O próximo desafio é que todos os modelos a combustão sejam flex. Não faz sentido uma montadora em um estado produtor de etanol, não olharmos esse combustível em um futuro bem próximo”, projeta Perez.

Mesmo diante das incertezas fiscais, a mensagem final de quem comanda a operação é de incentivo ao empreendedorismo em solo pernambucano. Paulo Perez destaca a facilidade de adaptação da mão de obra local como um diferencial competitivo que supera muitos obstáculos.

“Vale muito a pena investir em Pernambuco, a mão de obra aqui se adapta bem e aprende rápido”, conclui o diretor, sinalizando que a entrega de setembro é um compromisso firmado com o desenvolvimento do estado.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 04/05/2026

AGEMAR APOSTA EM SUAPE COMO TERMINAL EXPORTADOR DE GRÃOS DO MATOPIBA

Estratégia aposta em armazenagem, baixa fila de navios e integração logística para transformar porto de Suape em hub de grãos no Nordeste

Por Mariana Araújo

A expansão da fronteira agrícola do Matopiba, região de 11 milhões de hectares que engloba Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, segue como um dos movimentos mais consistentes do agronegócio brasileiro nos últimos anos, com impactos diretos sobre a produção de grãos. Estima-se que a região hoje produza 33 milhões de toneladas de grãos, com previsão de atingir 48 toneladas em 2034. Nesse cenário, Suape surge como uma alternativa estratégica para reposicionar o Nordeste no comércio internacional de commodities agrícolas.



Agemar dispõe de um terminal em Suape, com um armazém de 17 mil metros quadrados e equipamentos como ship loader integrado pronto para receber grãos para exportação. Foto: Divulgação

Esse incremento na produção esbarra em dois desafios que precisam ser enfrentados com urgência. O primeiro, é a falta de espaço para armazenagem. Levantamento realizado pela consultoria HN Agro com base em dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab)

mostram que a estrutura disponível no país cobre cerca de 62,8% da produção nacional. Ou seja, quase 40% dos grãos nacionais não têm onde ficar armazenados, o que exige uma logística de distribuição mais urgente.

A Kepler Weber, maior companhia do setor na América Latina em soluções pós-colheita, aponta que o Brasil precisa investir R\$ 148 bilhões para zerar esse déficit. Neste ano, são 135 milhões de toneladas que não têm espaço para armazenamento.

O segundo é a logística. A produção do Matopiba é escoada atualmente, pelos portos de Itaqui (MA) e Aratu (BA), que enfrentam filas de carregamento de navios. Enquanto em alguns portos a espera chega a 17 dias, em Suape ela é inferior a 24 horas, reduzindo impactos diretos nos custos logísticos.

Posicionamento de Suape como exportador de grãos

O posicionamento de Suape é avaliado pelo diretor-executivo da Agemar, Bruno César, que defende uma mudança de olhar sobre o papel do porto na logística nacional. Segundo ele, mais do que um porto de passagem, o complexo pernambucano reúne condições estruturais para se tornar um hub integrado de armazenagem e exportação de grãos, com ganhos relevantes para produtores, tradings e operadores logísticos.

“Esse déficit de armazenagem de mais de 40% da produção total cria uma corrida para escoar o produto logo após a colheita, muitas vezes em condições desfavoráveis de preço e logística”, afirma.

Esse desequilíbrio estrutural impacta diretamente a rentabilidade do produtor. Sem capacidade de estocagem, a comercialização ocorre sob pressão, elevando custos de frete e reduzindo margens. “Tudo que é urgente, principalmente em logística, se torna mais caro. E esse custo acaba sendo redistribuído por toda a cadeia”, acrescenta o executivo.

Matopiba e Suape: A Solução para o Gargalo do Agronegócio

Os Gargalos do Crescimento



Suape como Alternativa Estratégica



Infográfico Suape Matopiba - Arte: IA/ME

Uma nova lógica logística no Nordeste

A proposta defendida pela Agemar e por outros operadores é transformar Suape em um corredor complementar aos portos de Itaqui (MA) e Aratu (BA), absorvendo parte do crescimento projetado para o Matopiba.

“Suape não vem para competir com outros portos, mas para complementar esse crescimento. Há fluxos desbalanceados hoje, com cargas percorrendo distâncias maiores do que o necessário. Suape pode reequilibrar essa equação”, explica Bruno César.

A localização geográfica é um dos principais ativos. Situado entre os polos exportadores do Norte e da Bahia, o porto pernambucano está a uma distância considerada viável (cerca de 1.300 quilômetros) das áreas produtoras do Matopiba. Além disso, apresenta vantagens operacionais relevantes.

O diferencial se estende à infraestrutura. O porto conta com calado de até 16 metros, canal de acesso superior a 20 metros e capacidade para receber navios de grande porte, com cargas entre 60 mil e 70 mil toneladas. Esses fatores reduzem o tempo de operação e aumentam a competitividade no frete marítimo.

Armazenagem como eixo central da estratégia

A Agemar já dispõe de um terminal no complexo, com um armazém de 17 mil metros quadrados e equipamentos como ship loader integrado, que automatiza o carregamento de navios. A estrutura atual permitiria iniciar operações em menor escala, mas há potencial para expansão significativa.

“Nós temos área para desenvolver uma capacidade de armazenagem superior a 180 mil toneladas. Isso permitiria movimentar algo entre 4 e 5 milhões de toneladas por ano”, explica Bruno César.

No entanto, a ampliação depende da consolidação da demanda. “Estamos prontos para investir, mas precisamos de contratos que garantam fluxo de carga. A lógica é construir a infraestrutura à medida que o mercado responde”, diz.

A estratégia inclui atrair originadores, as empresas responsáveis pela compra direta dos produtores, e grandes tradings, oferecendo a possibilidade de armazenar o grão próximo ao porto e comercializá-lo no momento mais favorável. Isso altera a dinâmica tradicional, baseada na urgência do escoamento.

Integração com fertilizantes e redução de custos

Outro ponto central da proposta é a criação de um corredor logístico bidirecional, integrando a exportação de grãos com a importação de fertilizantes. Essa lógica permite otimizar o frete rodoviário, reduzindo custos.

“Quando você traz fertilizante por Suape, o caminhão que chega pode retornar carregado com grãos. Isso equilibra o frete e torna a operação mais eficiente”, afirma o executivo.

O papel da Transnordestina e a conexão com o interior

Embora o transporte rodoviário ainda seja predominante, a integração com a Ferrovia Transnordestina é vista como um vetor importante para aumentar a competitividade de Suape. A possibilidade de utilizar trechos da ferrovia para reduzir distâncias rodoviárias pode diminuir significativamente o custo do frete.

A ideia envolve a criação de pontos de transbordo no interior, conectando a produção agrícola ao porto de forma mais eficiente. “Quando você incorpora o modal ferroviário, consegue aumentar o volume transportado e reduzir custos. Isso muda completamente a equação logística”, explica Bruno César.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/05/2026

BRISANET VENCE LEILÃO DE INTERNET PARA ÁREAS REMOTAS E ESTRADAS NO NORDESTE

A faixa de 700 MHz vai possibilitar a chegada da internet de qualidade a áreas remotas do País em localidades com mais de 600 habitantes,

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



Torre da Brisanet no Ceará. Foto: Divulgação/Brisanet

A companhia cearense Brisanet venceu o leilão para operar a faixa de 700 MHz nos lotes do Nordeste e do Centro-Oeste na concorrência realizado nesta segunda-feira (04) pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). A companhia ofereceu uma outorgas de R\$ 6,275 milhões (no Nordeste) e R\$ 1,853 milhão para o Centro-Oeste. A faixa de 700 MHz vai possibilitar a chegada da internet de qualidade a áreas



remotas do País em localidades com mais de 600 habitantes, além de melhorar a conectividade em 6,5 mil kms de estradas federais.

Mais três empresas venceram o certame: Amazônia Serviços Digitais (no Norte e São Paulo); Unifique no Sul, e a IEZ! Telecom, que vai instalar o serviço no Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. O governo federal arrecadou R\$ 22,98 milhões em outorgas.

Os valores das outorgas oferecidas foram as seguintes, respectivamente: Amazônia Serviços Digitais, R\$ 7,01 milhões; a Unifique, R\$ 3,418 milhões; a da IEZ! Telecom ficou em R\$ 4,43 milhões.

O serviço a ser implantado vai beneficiar 864 localidades, alcançando uma população estimada em 680 mil pessoas em pequenas localidades com mais de 600 habitantes, além de levar conectividade a 6,5 mil km de seis rodovias federais em 16 estados. As BRs que terão o serviço são as 101, 116, 135, 163, 242 e 364. A implantação será iniciada pela BR-101.

A falta de conexão que ocorre em muitas estradas federais, como por exemplo em alguns trechos da BR-101, será fornecida por esta faixa de 700 MHz, que permite maior alcance de sinal com menos torres, quando comparada com as de frequência mais altas, como a de 3,5 GHz.

Para implantar o serviço, as empresas vencedoras deverão realizar um investimento estimado em R\$ 2 bilhões que deve ocorrer até 2030. A tecnologia a ser ofertada será 4G ou superior.

O leilão é mais um avanço na expansão da Brisanet, uma operadora de telecomunicações fundada em 1997, em Pereiro, no interior do Ceará, e que começou a oferecer o serviço em áreas nas quais as grandes operadoras não tinham interesse. Se tornou uma das maiores provedoras regionais de banda larga fixa do Nordeste e uma das principais apostas nacionais na expansão do 5G fora dos grandes centros.

A empresa cearense atua com internet por fibra óptica, telefonia móvel 4G/5G, telefonia fixa e serviços corporativos, com presença comercial nos nove estados da região.

Leilão em Brasília

A sessão pública foi realizada na sede da Anatel, em Brasília. Cada lote recebeu apenas uma proposta, todas no valor mínimo estabelecido no edital. O modelo regulatório adotado priorizou a destinação da faixa para grupos regionais e não houve disputa de preços entre concorrentes.

Segundo informações da Anatel, o objetivo foi ampliar a competitividade no mercado móvel e interiorizar a conectividade em áreas ainda sem cobertura adequada. Os compromissos assumidos pelas vencedoras incluem a expansão da cobertura em áreas rurais e remotas e a implantação de conectividade em rodovias federais.

A expectativa do Ministério das Comunicações é de que os primeiros impactos da nova infraestrutura ocorram ainda em 2026.

A faixa de 700 MHz foi relicitada após a devolução da faixa por uma empresa, que adquiriu parte desse espectro em 2021 e desistiu da operação em 2023. Depois de consulta pública entre dezembro de 2024 e janeiro de 2025, a Anatel aprovou o edital em julho do ano passado e publicou o documento em fevereiro de 2026.

O recebimento das propostas ocorreu em 15 de abril, quando oito empresas apresentaram documentação. Agora, o certame segue para adjudicação, homologação e assinatura dos termos de autorização, prevista para o final de julho, segundo informações do Ministério das Comunicações.

*Com informações da Anatel e do Ministério de Comunicações

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 04/05/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS SEMINÁRIO PROMOVIDO PELA ANTAQ DEBATE APRIMORAMENTO DO EVTEA

Encontro reuniu Agência e demais órgãos de controle para debater atualização dos estudos que embasam arrendamentos e concessões portuárias



Brasília, 30 de abril de 2026 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promoveu, na manhã de terça-feira (28), um seminário para discutir o aprimoramento metodológico dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no setor portuário. A iniciativa integra as ações da Agência voltadas ao aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios, com ênfase na qualificação dos estudos que subsidiam processos de arrendamento e concessão.

Durante a abertura, o diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias, ressaltou o caráter técnico do encontro e a necessidade de evolução do modelo. “O que acontece hoje aqui é uma reunião técnica. Temos um modelo de controle que é o EVTEA. Discutir se esse é melhor modelo, ou se podemos evoluir para um modelo mais eficiente e mais efetivo. Mas aqui é o ambiente para debater os riscos dessa evolução, que está sendo feita com foco em desburocratização e maior geração de resultados.”

O encontro reuniu representantes de órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Controladoria-Geral da União (CGU), com o objetivo de alinhar entendimentos e conferir maior previsibilidade e celeridade às análises. Ao longo do seminário, foram apresentadas propostas de atualização do EVTEA, instrumento que fundamenta a estruturação de arrendamentos e concessões portuárias no país.

O superintendente de Outorgas da ANTAQ, Renildo Barros, destacou a importância do diálogo institucional para o aprimoramento do modelo. “Estamos aqui hoje com o objetivo de fazer com que o peso do EVTEA para a ANTAQ, Ministério dos Portos e Aeroportos, TCU e CGU, fique muito mais leve. Para que tenhamos ainda mais transparência e objetividade e, desse modo, possamos focar em outros temas que também merecem nossa atenção”.

O que é o EVTEA

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) é o instrumento que comprova a viabilidade de empreendimentos portuários sob os aspectos técnico, econômico-financeiro e ambiental. Ele orienta a modelagem de contratos de arrendamento e concessão, a partir de elementos como estimativas de demanda, investimentos necessários, custos operacionais e impactos ambientais - além de considerar o planejamento do setor e o uso racional da infraestrutura.

Na prática, é utilizado para embasar licitações, avaliar prorrogações contratuais e definir parâmetros como prazos, capacidade e equilíbrio econômico-financeiro. Após sua elaboração, passa por análise técnica da ANTAQ, podendo ser ajustado antes de servir de base para audiências públicas, editais e contratos.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 30/04/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES E LOGÍSTICA ATINGEM MAIOR NÍVEL DOS ÚLTIMOS 11 ANOS

Aportes públicos e privados no setor da infraestrutura somaram R\$ 76,5 bilhões em 2025, o maior patamar desde 2015



Investimentos em infraestrutura vão além das obras. Nos portos, a movimentação de cargas atingiu cerca de 1,35 bilhão de toneladas em 2025 - Foto: Vosmar Terra

O Brasil vive um novo momento para os investimentos em infraestrutura, com reflexos diretos no setor de transportes e logística. Dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), publicados no Livro Azul da Infraestrutura, indicam que os aportes públicos e privados nas áreas alcançaram cerca de R\$ 76,5 bilhões em 2025, o maior volume registrado desde

2015 e um dos mais altos da série histórica.

Quando se observa a evolução recente dos investimentos em transportes e logística, nota-se uma mudança de trajetória nos últimos anos. Entre 2019 e 2022, os aportes no setor somaram pouco mais de R\$ 138 bilhões, com média anual próxima de R\$ 33 bilhões. Já nos três últimos anos (2023-2025), os investimentos ganharam escala, ultrapassando R\$ 200 bilhões no acumulado, com média anual acima de R\$ 65 bilhões.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou que o momento vivido pelo setor reflete um ambiente mais favorável ao investimento e ao planejamento de longo prazo. “Os números mostram uma trajetória consistente de ampliação dos aportes, com participação crescente do setor privado e projetos mais estruturados. Isso permite ao país avançar na modernização da sua infraestrutura e ganhar eficiência logística, o que é fundamental para sustentar o crescimento econômico e ampliar a competitividade do Brasil no cenário internacional”, afirmou.

Ambiente favorável

Outro aspecto central desse movimento é o protagonismo do setor privado. Em 2025, a maior parte dos investimentos nesse setor da infraestrutura nacional, cerca de R\$ 53,6 bilhões, foi realizada por empresas privadas, o que reflete a consolidação de um modelo de sucesso, baseado em concessões e parcerias público-privadas.

O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), tem sido um incentivador dessa política. Apenas em 2025, foram viabilizados R\$ 7,8 bilhões em autorizações e contratos no setor portuário. Entre 2023 e 2025, foram expressivos R\$ 38,8 bilhões, um crescimento de mais de 400% em relação ao período entre 2019 e 2022.

No mesmo intervalo (2023-2025), os investimentos públicos no setor portuário também avançaram, somando R\$ 3,1 bilhões, um crescimento de 120% frente ao ciclo anterior.

Na aviação civil, o movimento segue na mesma direção, com R\$ 8,7 bilhões em investimentos privados entre 2023 e 2025, além da ampliação da infraestrutura regional, com iniciativas como o Programa AmpliAR, que apenas em seu primeiro leilão viabilizou cerca de R\$ 731 milhões em investimentos para aeroportos regionais.

Já nas hidrovias, foram aplicados cerca de R\$ 1,3 bilhão no período, fortalecendo um modal estratégico para reduzir custos logísticos e ampliar a integração regional.

Impacto na economia

O avanço dos investimentos em infraestrutura tem gerado efeitos que vão além das obras. Nos portos, a movimentação de cargas atingiu cerca de 1,35 bilhão de toneladas em 2025, o maior resultado dos últimos sete anos.

Na aviação, o país também bateu recorde histórico, com cerca de 130 milhões de passageiros transportados em 2025, resultado de uma expansão consistente observada no período recente, com 30 milhões de passageiros a mais entre 2023 e 2025.

O avanço também é visível na navegação pelo interior do país. No transporte de cargas, o volume movimentado pelos rios em 2025 foi o maior da série histórica, alcançando 140 milhões de toneladas em 2025. Já na cabotagem (entre portos do país), a movimentação também foi recorde, com 223 de toneladas no último ano, indicando ganho de escala e maior uso desse modal na logística nacional.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 04/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES ATINGEM 0,71% DO PIB ENTRE 2023 E 2026

No Centro de Debate de Políticas Públicas, em São Paulo, o ministro dos Transportes detalhou ações da pasta e estruturação de projetos que ampliaram os aportes no setor



Projetos estruturados com mais agilidade reduziram prazos e ampliaram a capacidade de execução no setor de transportes. - Foto: Michel Corvello/MT

O ministro dos Transportes, George Santoro, esteve nesta segunda-feira (4) no Centro de Debate de Políticas Públicas (CDPP), em São Paulo, para discutir o papel da boa gestão na construção de ações voltadas ao futuro. O chefe da pasta detalhou como se deu a estruturação da carteira de ativos de infraestrutura rodoviária e ferroviária, que projeta cerca de R\$400 bilhões em investimentos no Brasil até 2030. O montante representa

um crescimento de 174% nos recursos federais e privados do setor.



“O Ministério padronizou todos os editais e contratos, e as matrizes de risco seguem uma lógica muito parecida. Um projeto antes levava sete anos entre o início e a colocação no mercado. Hoje, esse prazo é de, no máximo, dois anos e meio”, afirmou George Santoro.

Infográfico-Invest-Ferrovias-.jpg.jpeg

A adoção de medidas no setor de transportes terrestres voltadas ao planejamento busca preparar a logística

para enfrentar impactos que atingem o Brasil e o mundo, como fenômenos climáticos extremos, a exemplo das chuvas intensas registradas no Rio Grande do Sul, em 2024, que danificaram a infraestrutura do estado.

“Foram ouvidos todos os bancos e instituições financeiras logo no início da gestão, estruturados mecanismos de concessões rodoviárias e ferroviárias, dando direcionamento à agência reguladora e aos estruturadores sobre como deveriam ser viabilizados os projetos. O diferencial foi realizar isso com governança”, completou o ministro.

O trabalho da pasta ao longo dos últimos três anos resultou na elevação de 0,71% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional aplicado a investimentos no setor entre 2023 e 2026. O foco esteve em iniciativas estruturantes no transporte.

A exemplo das transformações executadas, destina-se no mínimo 1% da receita bruta das concessões rodoviárias para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente. Também está em operação o novo modelo para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que desburocratiza e reduz o custo do processo para milhões de cidadãos. Ao mesmo tempo, o Ministério busca maior equilíbrio no escoamento da produção nacional por ferrovias e estradas, diante da projeção de uma demanda superior a R\$800 milhões de toneladas na cadeia logística para exportação até 2050.

“A pasta construiu diretrizes por meio de portarias colocadas em consulta, a partir de um diagnóstico elaborado com o mercado, instituições financeiras e a própria agência reguladora do setor. Esse processo também ouviu a academia e a população para orientar as decisões”, finalizou o ministro dos Transportes.

CDPP

O Centro de Debate de Políticas Públicas reúne cidadãos com ampla experiência em cargos de governo, como ministros, secretários de Estado, presidentes e diretores do Banco Central. O grupo também é formado por acadêmicos e empresários, todos líderes em suas áreas de atuação, dedicados a estudar e debater os principais temas e problemas que afetam o país.

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

Data: 04/05/2026

MINISTRO GEORGE SANTORO ENTREGA PONTE SOBRE O RIO CANDEIAS E AUTORIZA MAIS DE R\$ 558 MILHÕES EM OBRAS EM RONDÔNIA

Investimentos ampliam capacidade logística do estado, retiram caminhões pesados do perímetro urbano de Porto Velho e garantem a manutenção de 251,6 quilômetros de estrada



Ministro dos Transportes, George Santoro, autoriza o início das obras do acesso ao Porto Novo (Expresso Porto); com investimento de R\$ 260 milhões, a intervenção melhora a mobilidade urbana e retira o tráfego pesado de Porto Velho. - Foto: Michel Corvello/MT

O Ministério dos Transportes avançou, nesta segunda-feira (4), na execução de obras e na liberação de novos investimentos para a infraestrutura rodoviária de Rondônia, com foco em melhorar a segurança viária, a mobilidade urbana e o escoamento da produção agrícola

da região Norte.

No estado, o ministro dos Transportes, George Santoro, entregou a recuperação da Ponte sobre o Rio Candeias, localizada no km 694 da BR-364/RO, no sentido Porto Velho. Com investimento de R\$ 25



milhões, a estrutura passou por obras emergenciais executadas pela concessionária Nova 364, após cooperação firmada com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

“Essa é uma obra almejada há muito tempo pela população. Conseguimos antecipar o investimento da concessionária antes mesmo do início do contrato, o que permitiu reabrir a ponte e retomar o tráfego na região. A ponte nova passou por melhorias, com novos investimentos para ampliar a capacidade e garantir um acesso cada vez melhor a Porto Velho, com mais segurança.”, destacou o ministro George Santoro.

As intervenções incluíram serviços de recuperação e reforço estrutural da ponte, melhorias no sistema de drenagem e nos encontros da estrutura, além da revitalização completa da sinalização horizontal, vertical e dos dispositivos de segurança.

A recuperação da ponte integra o conjunto de ações previstas para a modernização da BR-364/RO, principal corredor logístico de Rondônia e rota estratégica para o escoamento da produção agrícola da região Norte.

Com 686,7 quilômetros entre Porto Velho e Vilhena (RO), a rodovia está sob concessão da Nova 364 desde agosto de 2025, com previsão de investimentos de R\$ 6,35 bilhões em obras de duplicação, ampliação de faixas, dispositivos de segurança e infraestrutura de apoio ao usuário.

Expresso Porto

Ainda em Rondônia, o ministro assinou a ordem de serviço para o início das obras de acesso ao Porto Novo, um corredor viário de 34,5 quilômetros que conectará o km 693 da BR-364 aos terminais hidroviários Bertolini Cujubim e Amaggi, no Rio Madeira. O investimento é de R\$ 260 milhões.

“Aqui não estamos falando apenas de uma obra ou de investimento, mas de segurança, de vidas salvas e de melhoria da qualidade de vida da população. É uma solução necessária para retirar o tráfego de caminhões de Porto Velho e garantir mais segurança para quem vive e circula na cidade”, destacou o ministro.

Cerca de 1,2 mil veículos de carga cruzam a cidade diariamente para chegar ao porto, pressionando o trânsito e aumentando o risco de sinistros.

“O projeto melhora o acesso ao porto e organiza o fluxo de cargas na cidade. É um avanço importante para a logística da região e para o desenvolvimento econômico local”, afirmou o prefeito de Porto Velho, Léo Moraes.

As obras tiveram o cronograma antecipado em quatro anos em relação ao Programa de Exploração da Rodovia (PER), que previa o início para o 5º e o 6º ano de concessão.

“O dia de hoje é resultado de um esforço conjunto entre concessionária, ANTT, Ministério dos Transportes, prefeitura e bancada federal para viabilizar um projeto tão importante. Desde o início, recebemos a demanda do setor produtivo e da sociedade sobre a necessidade do acesso ao porto, que beneficia não só Porto Velho, mas todos que utilizam a rodovia. É uma entrega construída a muitas mãos e com impacto direto para a população”, afirmou o presidente da Nova 364, Wagner Nunes Martins.

A antecipação foi viabilizada pelo modelo de concessões rodoviárias estruturado pelo Ministério dos Transportes em 2023, com foco em priorizar intervenções com impacto direto na segurança viária e na fluidez do tráfego.

“A obra amplia a capacidade do porto e impulsiona a produtividade, a arrecadação e a geração de empregos. Já são mais de 1.200 pessoas empregadas na concessão e teremos cerca de 600 novos trabalhadores, gerando renda e desenvolvimento para Porto Velho e para o estado de Rondônia”, destacou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio.



Mais investimentos

O ministro George Santoro assinou ainda mais três ordens de serviço para obras de manutenção e recuperação da BR-429/RO, no trecho entre Presidente Médici (RO) e o início da Ponte sobre o Rio Fuxico. Ao todo, os contratos abrangem 251,6 quilômetros de rodovia e somam R\$ 273,7 milhões em investimentos.

As frentes de trabalho incluem recuperação do pavimento e serviços de conservação em trechos que concentram o fluxo de cargas e deslocamentos regionais. A BR-429 conecta municípios do interior de Rondônia à fronteira com a Bolívia e sustenta parte relevante da logística local.

“A rodovia será totalmente recuperada, com novos investimentos para garantir melhores condições de tráfego. É uma ação importante, já que esse corredor responde por cerca de 20% da produção do estado”, finalizou o ministro.

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

Data: 04/05/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O ENCONTRO LULA-TRUMP E O FUTURO DAS RELAÇÕES BRASIL-EUA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O anúncio da viagem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Washington (Estados Unidos), marcada para esta quinta-feira, dia 7, coloca o Brasil no epicentro da diplomacia pragmática em 2026. Ao destacar o peso estratégico de uma reunião com Donald Trump, o vice-presidente Geraldo Alckmin sublinha uma realidade que sobrepõe ideologias: os Estados Unidos não são apenas o terceiro maior parceiro comercial do País, mas figuram como o principal investidor direto em solo brasileiro. Defender o fortalecimento dessa interlocução é, antes de tudo, proteger uma fonte de investimentos estratégica e o destino das exportações nacionais de maior valor agregado, que encontram no mercado norte-americano um consumidor essencial para a sustentação da nossa indústria de bens manufaturados.

Para o presidente Lula, um dos principais objetivos desse encontro deve ser a desconstrução de uma narrativa de desequilíbrio comercial que frequentemente alimenta medidas protecionistas contra o Brasil. Alckmin foi cirúrgico ao pontuar que o País é uma rara exceção no cenário global, fazendo parte do seleto grupo de apenas três nações do G20, ao lado de Reino Unido e Austrália, com os quais os Estados Unidos mantêm superávit na balança comercial. Esse dado é a principal munição diplomática do governo brasileiro para desarmar a retórica do “tarifaço” e das barreiras alfandegárias, uma vez que o Brasil não contribui para o déficit comercial americano, não havendo justificativa econômica para retaliações que punam produtos industrializados brasileiros.

A agenda em Washington deve priorizar ainda a busca por previsibilidade regulatória e cooperação, combatendo a lógica de aumentos súbitos de tarifas que prejudicam o planejamento de longo prazo das empresas brasileiras. Como maior investidor no País, a manutenção de um clima político estável com os Estados Unidos é vital para a continuidade de aportes em infraestrutura, tecnologia e inovação. Diferente da relação com outros parceiros onde predominam as matérias-primas, a pauta com os norte-americanos é composta majoritariamente por produtos de alta tecnologia, o que é fundamental para a preservação de empregos qualificados e para a saúde da balança de serviços.

A expectativa de Alckmin por uma “boa química” entre os mandatários reflete a aposta brasileira no diálogo direto para mitigar tensões, em um cenário onde as cadeias globais de suprimento estão sendo redesenhadas. O Brasil se posiciona como um parceiro confiável e necessário para a segurança econômica dos Estados Unidos nas Américas, utilizando o superávit norte-americano como o grande facilitador desse entendimento mútuo. O sucesso desta viagem será medido pela capacidade de transformar a afinidade pessoal em garantias institucionais que protejam a economia brasileira em

um mundo cada vez mais fragmentado, consolidando um ambiente de cooperação que beneficie o crescimento de ambas as nações.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO DA INFRAESTRUTURA: UM MARCO PARA A INTEGRAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO NACIONAL



BRUNO MEDEIROS

Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)

CELSO RICARDO PEEL FURTADO DE OLIVEIRA

Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira. Desembargador

do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo

opinio@portalbenews.com.br

A Academia pode se consolidar como um espaço privilegiado para o debate sobre inovação regulatória, estimulando discussões contínuas, antecipando tendências, identificando riscos e contribuindo para a formulação de soluções inovadoras. Temas como sustentabilidade, transição energética, digitalização, novas formas de financiamento e modelos de parceria público-privada exigem constante atualização do arcabouço jurídico.

A fundação da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura representa um marco institucional relevante para o amadurecimento do debate jurídico sobre um dos temas mais estratégicos para o desenvolvimento nacional. Em um país de dimensões continentais como o Brasil, cuja competitividade depende diretamente da qualidade de sua infraestrutura, torna-se essencial dispor de um espaço qualificado, plural e permanente dedicado à reflexão, produção de conhecimento e articulação de ideias voltadas à construção de um ambiente jurídico mais eficiente, seguro e integrado.

Tradicionalmente, o direito da infraestrutura no Brasil tem sido tratado de forma fragmentada, acompanhando a própria divisão dos setores regulados. Questões relacionadas a portos, rodovias, hidrovias, ferrovias, energia, saneamento e aeroportos frequentemente são analisadas em compartimentos isolados, tanto no plano acadêmico quanto no institucional. Essa abordagem, no entanto, não corresponde à realidade prática da infraestrutura, que opera como um sistema interligado, no qual decisões em um segmento impactam diretamente os demais.

Nesse contexto, a criação de uma academia dedicada especificamente ao direito da infraestrutura surge como uma iniciativa capaz de superar essa fragmentação, ao reunir juristas, reguladores, acadêmicos e profissionais dos setores público e privado em um espaço de convergência. Essa articulação promove uma visão sistêmica e interdisciplinar, fundamental para compreender e enfrentar os desafios complexos relacionados ao planejamento, à regulação, ao financiamento e à execução de projetos de infraestrutura.

Um dos papéis centrais da Academia é fomentar a consolidação de um pensamento jurídico orientado à integração dos diferentes modais e setores, contribuindo para a construção de bases mais consistentes para políticas públicas coerentes e alinhadas. A infraestrutura não pode ser pensada apenas sob a ótica de contratos ou regulações específicas; ela exige uma compreensão mais ampla, que considere a articulação entre diferentes cadeias produtivas, a logística nacional e os impactos econômicos e sociais das decisões jurídicas.

Além disso, a instituição pode desempenhar um papel relevante na redução da insegurança jurídica, um dos principais entraves ao investimento em infraestrutura no Brasil. A multiplicidade de interpretações, a instabilidade regulatória e a ausência de consensos doutrinários em temas sensíveis frequentemente afastam investidores e encarecem projetos, cenário que pode ser mitigado pela atuação da Academia, que, ao promover debates qualificados, produzir estudos e estimular a construção de entendimentos mais consistentes, contribui para maior previsibilidade e estabilidade no ambiente jurídico.

Outro aspecto importante é a capacidade de a Academia atuar como ponte entre teoria e prática, diante do frequente descompasso entre o desenvolvimento normativo e a realidade operacional dos projetos. Ao reunir diferentes atores, a instituição aproxima o direito das necessidades concretas da infraestrutura, tornando-o mais funcional e aderente à realidade.

A fundação da Academia também fortalece a formação de uma comunidade jurídica especializada, algo ainda incipiente no país. O direito da infraestrutura exige conhecimentos técnicos, econômicos e regulatórios específicos, que vão além das disciplinas jurídicas tradicionais. Ao estimular a produção acadêmica, a realização de eventos e a disseminação de conhecimento, a Academia contribui para a formação de profissionais mais preparados para lidar com a complexidade do setor.

Outro argumento relevante diz respeito à necessidade de pensar a infraestrutura como política de Estado, e não apenas como agenda de governo. Projetos estruturantes demandam continuidade, planejamento de longo prazo e estabilidade institucional. A Academia pode desempenhar um papel importante na construção de consensos duradouros, contribuindo para a formulação de diretrizes que transcendam ciclos políticos e garantam maior consistência às políticas públicas.

Adicionalmente, a Academia pode se consolidar como um espaço privilegiado para o debate sobre inovação regulatória, estimulando discussões contínuas, antecipando tendências, identificando riscos e contribuindo para a formulação de soluções inovadoras. Temas como sustentabilidade, transição energética, digitalização, novas formas de financiamento e modelos de parceria público-privada exigem constante atualização do arcabouço jurídico.

A dimensão federativa também reforça a importância da Academia. O Brasil possui um sistema complexo, no qual União, estados e municípios possuem competências relevantes em matéria de infraestrutura. A falta de coordenação entre esses entes frequentemente gera conflitos, sobreposições e ineficiências, cenário que pode ser mitigado por meio de um espaço institucional dedicado ao debate jurídico, capaz de harmonizar entendimentos e promover maior cooperação federativa.

Por fim, a fundação da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura representa um passo importante para elevar o nível do debate público sobre o tema, na medida em que qualifica as discussões, amplia a base de conhecimento e promove uma visão integrada, contribuindo diretamente para a construção de um ambiente mais propício ao desenvolvimento econômico do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

BRASIL EXPORT - MINISTROS, DESEMBARGADORES E GRUPO BRASIL EXPORT LANÇAM ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO DA INFRAESTRUTURA

Instituição será apresentada na noite de hoje, na Casa Brasil Export, em Brasília

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Diretoria da ABDInfra reúne ministros do Superior Tribunal de Justiça, do Tribunal Superior do Trabalho e do Tribunal de Contas da União, desembargadores, promotores públicos e o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião

O mercado de infraestrutura no Brasil passa a contar com uma instituição voltada ao estudo, ao desenvolvimento e à difusão do conhecimento jurídico deste setor, em uma iniciativa que reúne ministros do Superior Tribunal de Justiça (STJ), do Tribunal

Superior do Trabalho (TST) e do Tribunal de Contas da União (TCU), desembargadores e promotores



públicos. Trata-se da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra), fundada há menos de uma semana, no último dia 29, em parceria com o Grupo Brasil Export, e que será apresentada hoje, às 19h30, em evento para autoridades e lideranças empresariais na Casa Brasil Export, em Brasília.

A Academia é presidida pelo ministro do TST Breno Medeiros e tem como vice-presidente o ministro do TCU Benjamin Zymler. Também integram a diretoria, entre outras autoridades do Judiciário, o ministro do STJ Paulo Dias de Moura Ribeiro (diretor de Publicações Científicas), a ministra do TST Morgana de Almeida Rocha (diretora de Relações Internacionais) e o ministro do TCU Antônio Anastasia (diretor de Assuntos Legislativos).

A secretaria está sob o comando do desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira. E o diretor-executivo é o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião (confira a relação completa de diretores no quadro publicado nesta página).

Segundo o desembargador Celso Peel, a ABDInfra “surge como um espaço de excelência, dedicado à reflexão qualificada, à produção científica e ao diálogo entre juristas, agentes públicos e o setor privado, contribuindo para o aprimoramento das políticas públicas e para o fortalecimento da segurança jurídica em áreas estratégicas para o crescimento do País”.

A ideia de fundar a instituição surgiu como uma resposta a “um problema estrutural do setor de infraestrutura no Brasil: o tratamento fragmentado do Direito da Infraestrutura”, explicou o secretário da Academia. “Tradicionalmente, áreas como portos, energia, ferrovias, hidrovias, transporte marítimo, mobilidade, rodovias e saneamento são analisadas de forma isolada, o que não corresponde à realidade prática, que funciona de maneira interligada e dependente entre seus diversos componentes”, complementou.

Celso Peel destaca que a importância da instituição está tanto em sua proposta de integração ao se abordar os vários segmentos da infraestrutura, como em sua capacidade de reunir conhecimento técnico e jurídico, promover estudos e debates qualificados sobre temas estratégicos ao mercado de Infraestrutura, como concessões, parcerias público-privadas, regulação, financiamento e governança.

Programação

Com esses objetivos, a Academia se prepara para promover debates, estudos jurídicos especializados e eventos acadêmicos e institucionais, além de estimular a formação e a especialização de profissionais. Ainda haverá a produção de publicações científicas, que será coordenada pelo ministro do STJ Paulo Dias de Moura Ribeiro, e o encontro mensal “Diálogos com os Tribunais Superiores”, que reunirá magistrados das altas cortes do Judiciário para discussões sobre temas jurídicos estratégicos, com supervisão direta dos ministros Breno Medeiros e Benjamin Zymler.

Também está programada a realização do Congresso Brasileiro de Direito da Infraestrutura e a participação da Academia na missão internacional promovida neste ano pelo Fórum Brasil Export, maior movimento de debates sobre infraestrutura do País. Dessa vez, o destino será o Japão, com o objetivo de aprofundar o conhecimento sobre o mercado de infraestrutura, especialmente o de transportes e o de tecnologia, do país oriental.

Visão plural

Além dessas ações, a ABDInfra se destaca por reunir magistrados de diversos tribunais superiores, destaca o diretor-executivo da entidade, o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião. “Temos uma academia que reúne as visões de grandes autoridades do Judiciário, vindas de cortes distintas. Temos o TST, o Superior Tribunal de Justiça e o TCU, além do Ministério Público. É uma pluralidade de vozes voltada para o setor da Infraestrutura, analisando esse mercado de forma integrada”, afirmou.

A sede da Academia será na própria Casa Brasil Export. A posse formal dos acadêmicos está agendada para 10 de junho.

A diretoria da ABDInfra

- Presidente: Ministro Breno Medeiros (TST)
- Vice-Presidente: Ministro Benjamin Zymler (TCU)
- Secretário: Desembargador Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira (TRT-SP)
- Tesoureiro: Desembargador Fernando Reverendo Vidal Akaoui (TJ-SP)
- Diretor de Relações Institucionais: Promotor de Justiça Marcelo José da Costa Petry (MP-RS)
- Diretor de Publicações Científicas: Ministro Paulo Dias de Moura Ribeiro (STJ)
- Diretor de Eventos: Desembargador James Magno Araújo Farias (TRT-MA)
- Diretor de Relações Internacionais: Ministra Morgana de Almeida Richa (TST) •Diretor de Assuntos Legislativos: Ministro Antônio Anastasia (TCU)
- Diretor-executivo: Fabrício Julião (CEO do Grupo Brasil Export)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

POLÍTICA – URNA ELETRÔNICA ACABOU COM A FRAUDE, DIZ CÁRMEN

Presidente do TSE celebra 30 anos do dispositivo com lançamento de mascote para atrair eleitor mais jovem

Do Estadão Conteúdo



A mascote Pilili foi apresentada nesta segunda-feira em evento com a presença de alunos de escolas do DF

Mirando jovens com voto facultativo, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) realizou nesta segunda-feira, 4, um evento de comemoração dos 30 anos da urna eletrônica com o lançamento da mascote Pilili (personagem em forma de urna eletrônica), painéis para selfies e exposições lúdicas.

Em um auditório com 120 alunos de quatro escolas do Distrito Federal - três públicas e uma privada -, a presidente do TSE, Cármen Lúcia, reforçou o sigilo do voto e a segurança das urnas e fez um apelo para que os estudantes votem no pleito de outubro.

Na abertura do evento, Cármen disse que a mascote Pilili vai “andar pelo Brasil” em uma campanha para reforçar a confiança nas eleições. “A urna é sua, é do Brasil e são vocês que têm que defendê-la, porque é a defesa da democracia feita por todos nós” disse a presidente do TSE.

“O que nós queremos é que cada vez mais, quem chegar a ter 16 anos até 4 de outubro possa votar e ser um verdadeiro cidadão, que diz quem ocupará os cargos de direção do País”, afirmou.

Cármen Lúcia lembrou que os eleitores votavam em cédulas em papel, depositadas em urnas de lona e contadas manualmente, mecanismos que poderiam gerar fraudes. “Nesses 30 anos, acabou com a fraude eleitoral, com a possibilidade de uma pessoa votar por outra e acabou a possibilidade de ter um resultado que não corresponde ao que foi votado”, afirmou.

No evento, foi distribuído um guia para simulação do voto com personagens no lugar de candidatos. A disputa presidencial no 2º turno é exemplificada por uma chapa composta por Futebol e Polo Aquático contra Forró e Pagode.

Em seguida, o coordenador de Tecnologia Eleitoral, Rafael Azevedo, apresentou o funcionamento da urna, citou curiosidades sobre o equipamento e tirou dúvidas de alunos e professores. Ele abriu um modelo de urna (fechada com três parafusos), mostrou seus componentes e explicou os diferentes



procedimentos que atestam sua segurança. “A gente quer ser auditado e que as pessoas vejam com próprios olhos que a urna é auditável”, afirmou Azevedo. “Podem vir auditar, a gente não tem medo não.”

Segundo Azevedo, que trabalha há mais de 30 anos no TSE, o sistema da urna é “extremamente seguro e, se houver qualquer vulnerabilidade, a gente permite que a sociedade sugira alterações”.

Ele ainda reforçou que o código-fonte dos sistemas eleitorais fica disponível durante um ano para fiscalização por entidades da sociedade civil, universidades e partidos, entre outros. Os sistemas continuam abertos para inspeção na sede do Tribunal até setembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - ALCKMIN TENTA CONTER DESGASTE APÓS DERROTA NO CONGRESSO E SINALIZA NOVA INDICAÇÃO AO STF

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

UMA NOVA INDICAÇÃO

A declaração do vice-presidente Geraldo Alckmin nessa segunda-feira, dia 4, buscou projetar uma imagem de resiliência e normalidade institucional diante daquela que já é considerada a maior derrota política do atual governo Lula no Congresso. Ao lamentar a rejeição do nome do advogado-geral da União Jorge Messias para o Supremo Tribunal Federal, Alckmin destacou o preparo técnico e o espírito público do profissional. E enfatizou que o presidente já trabalha na definição de uma nova indicação, para evitar que a Corte permaneça desfalcada, o que ampliaria a sobrecarga processual dos demais ministros.

CONTRA FATOS...

Embora o vice-presidente tenha tentado minimizar o impacto do episódio no relacionamento com o Legislativo ao exaltar o perfil conciliador de Lula, o placar de 42 votos contrários contra apenas 31 favoráveis evidencia uma ruptura profunda com a cúpula do Senado.

OPORTUNIDADE HISTÓRICA

A gravidade do momento reside no fato de que, a apenas seis meses das eleições presidenciais, Lula enfrenta o risco real de encerrar seu mandato sem conseguir preencher a vaga em aberto. Analistas apontam que, caso o governo não recupere a governabilidade e perca a disputa nas urnas em outubro, a indicação para a Suprema Corte poderá ser herdada por um líder da direita, como o senador e pré-candidato Flávio Bolsonaro. Se este cenário se concretizar, a família Bolsonaro teria a oportunidade histórica de consolidar uma maioria de até seis ministros no STF, alterando o perfil ideológico da Corte por décadas e impactando diretamente a segurança jurídica do país.

REFLEXOS NO MERCADO

Para setores estratégicos como o de infraestrutura e logística, essa instabilidade no topo do Poder Judiciário traduz-se em incerteza para grandes investimentos e marcos regulatórios. Decisões sobre o acordo Mercosul-União Europeia e novos projetos ferroviários dependem de um tribunal estável e completo para evitar a judicialização excessiva que eleva o risco-país. Assim, enquanto Alckmin prega o diálogo como solução, os bastidores de Brasília mostram que o caminho para uma nova aprovação será extremamente árduo, especialmente após o início das retaliações administrativas contra partidos que operaram a derrota de Jorge Messias.

CONCURSO

O Diário Oficial da União publica, em sua edição desta terça-feira, a homologação do resultado da última edição do Concurso Nacional Unificado. Com isso, são convocados os aprovados para as 30 vagas de Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

POLÍTICA - CCJ DEBATE AUTONOMIA DO BC

Comissão de Constituição e Justiça do Senado começa a analisar nesta quarta-feira a PEC que trata da independência do Banco Central

Do Estadão Conteúdo



A proposta foi pautada pelo presidente da CCJ no Senado, Otto Alencar (PSD-BA). A medida atende a um desejo do Banco Central, que espera pela aprovação

O presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), senador Otto Alencar (PSD-BA), pautou para quarta-feira, 6, o primeiro debate sobre a Proposta de Emenda à Constituição que trata da autonomia financeira, orçamentária e administrativa do Banco Central (PEC 65). Pela documentação, as discussões são o item 9 da pauta da Comissão nesse dia.

Após a rejeição da indicação de Jorge Messias para uma vaga no Supremo Tribunal Federal (STF), o BC iria focar suas ações legislativas de curto prazo no andamento da PEC, e não mais no preenchimento de duas vagas em aberto na diretoria da instituição. Na terça-feira da semana passada, 28, membros da CCJ receberam mensagem do BC pedindo que a

PEC da autonomia fosse pautada e aprovada.

O assunto ainda é polêmico dentro do governo, já que nem todos são favoráveis às mudanças previstas na Proposta. Desde que começou a tramitar pelo Congresso, a PEC recebeu 21 emendas. Um dos pontos mais controversos, sobre o regime dos servidores públicos, já foi azeitado com a anuência, inclusive, de Messias, que é advogado-geral da União.

O relator da PEC 65 é o senador Plínio Valério (PSDB-AM). Seu documento mais recente foi divulgado em meados do mês passado. É grande a expectativa do BC pela autonomia financeira, mas, segundo interlocutores, é possível que haja pedido de vistas ao relatório.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

POLÍTICA - AUMENTA O RIGOR PARA SAQUE DE EMENDA PARLAMENTAR

Tentativa de retirada em espécie entra no rol de atividades comunicáveis ao Coaf

Do Estadão Conteúdo

O Banco Central adicionou nesta segunda-feira, 4, um novo item no rol de operações e situações passíveis de comunicação ao Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf), por poderem configurar indícios dos crimes de lavagem ou ocultação de bens, direitos e valores e de financiamento ao terrorismo.

Agora também constam na lista tentativas de provisionamento ou de saque em espécie de valores oriundos de emendas parlamentares em contas destinadas ao recebimento desses recursos. A inclusão consta em instrução normativa que altera a Carta Circular nº 4.001.

Além do item, um segundo artigo foi acrescentado em referência à decisão do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 854, na qual determinou maior transparência e rastreabilidade nos dados de emendas parlamentares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

POLÍTICA – GOVERNO RECORRERÁ DE SUSPENSÃO DO CONSIGNADO DO INSS

Segundo a ministra-chefe da Casa Civil, Miriam Belchior, o TCU tomou medida drástica
Do Estadão Conteúdo

A ministra-chefe da Casa Civil, Miriam Belchior, afirmou nesta segunda-feira, 4, que o Tribunal de Contas da União (TCU) adotou uma medida drástica ao suspender o consignado do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

Segundo Miriam, o governo vai recorrer contra a medida. Ela afirmou que boa parte das solicitações do TCU já foi atendida.

“Foi uma medida drástica do TCU. Vamos entrar no tribunal pedindo a suspensão da cautelar porque as razões exigidas no tribunal na cautelar já estão bastante adiantadas. Das 8 medidas que o tribunal solicita, seis já estão praticamente prontas para serem implementadas pela Dataprev e duas delas dependem dos bancos”, declarou Miriam Belchior.

O TCU decidiu suspender o consignado do INSS após a identificação de falhas no sistema de créditos para aposentados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/05/2026

POLÍTICA - WITSEL BARRADO NO DC: “JÁ TEM DOIDO DEMAIS”

Presidente do Democracia Cristã diz que o ex-governador cassado do Rio tentou de tudo para se filiar ao partido para concorrer nas próximas eleições

Do Estadão Conteúdo



Witsel foi cassado após irregularidades em contratos com empresas de saúde durante a pandemia de covid-19. Ele volta a ficar elegível este ano

O presidente do Democracia Cristã (DC), João Caldas, afirmou ter vetado a filiação do ex-governador do Rio de Janeiro, Wilson Witsel, por já ter “doido demais” no partido. Segundo ele, Witsel o procurou para viabilizar sua pré-candidatura ao governo fluminense nas eleições deste ano.

“Ele fez de tudo para entrar no partido, ligou, fez reunião. Mas eu disse que não, já tem muito doido no partido”, declarou em entrevista ao jornal Folha de S. Paulo publicada no último sábado, 2. A versão é contestada por

Witsel.

Ao jornal O Globo, o ex-governador classificou a afirmação como “no mínimo, curiosa e, no essencial, falsa”. De acordo com ele, a iniciativa de contato partiu do pré-candidato à Presidência pelo DC, Aldo Rebelo. A filiação de Witsel ao DC chegou a ser noticiada no mês de fevereiro, mas não se concretizou.

Wilson Witsel afirmou ainda estar filiado desde 2022 ao Democrata, antigo Partido da Mulher Brasileira. Em vídeos no Instagram publicados no mês passado em conjunto com a presidente nacional da sigla, Suêd Haidar, ele aparece convidando seguidores a se filiarem e se apresenta como pré-candidato ao governo do Rio de Janeiro.

Ex-juiz federal, Wilson Witsel foi eleito para chefiar o Executivo do Rio em 2018 na esteira da Operação Lava Jato e do bolsonarismo, anunciando-se como “outsider” e “contra a velha política”. Perma neceu no cargo até 2021, quando foi cassado acusado de irregularidades em contratos com empresas de saúde durante a pandemia de covid-19.



Witzel foi afastado por decisão judicial e, posteriormente, teve o impeachment confirmado por dez votos a zero de tribunal misto formado por cinco deputados e cinco desembargadores. Antes, em votações na Assembleia Legislativa (Alerj), havia perdido duas vezes por 69 a 0 no plenário e por 24 a 0 na comissão especial.

Na ocasião da cassação, o ex-mandatário foi declarado inelegível por cinco anos. O prazo dessa inelegibilidade se encerra antes do fim do período de registro de candidaturas (15 de agosto), o que o torna apto a disputar o pleito deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

POLÍTICA - ELEIÇÃO EM RORAIMA ACONTECERÁ NO DIA 21 DE JUNHO

O Tribunal Superior Eleitoral cassou o mandato do governador Edilson Damião

Do Estadão Conteúdo

A Justiça Eleitoral de Roraima publicou no último domingo, 3, resolução em que define a eleição suplementar para o governo do Estado para o dia 21 de junho. A convocação ocorre após a decisão do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) que cassou o mandato do governador Edilson Damião (União).

A chapa eleita fica em exercício até o dia 5 de janeiro do ano que vem. Os roraimenses irão às urnas duas vezes em 2026; para as eleições complementares e para as eleições regulares, em outubro.

Segundo o Tribunal Regional Eleitoral de Roraima (TRE-RR), poderão votar eleitores com situação regular no Cadastro Nacional de Eleitores até 21 de janeiro de 2026. Quem precisar solicitar transferência temporária de seção eleitoral dentro do mesmo município poderá fazê-lo entre 14 e 18 de maio.

Partidos e federações interessados em disputar o pleito precisam ter estatutos registrados até 21 de dezembro de 2025, mesma data limite para filiação partidária e domicílio eleitoral dos candidatos no Estado.

O registro das candidaturas deverá ser feito até as 19h do dia 20 de maio. A propaganda eleitoral será liberada a partir de 21 de maio, enquanto a veiculação em rádio e televisão começa em 3 de junho.

Caso nenhum candidato atinja a maioria absoluta dos votos válidos, o pleito pode ir ao segundo turno.

Condenação

Em processo que se arrastou por cerca de dois anos e teve sucessivas interrupções ao longo da tramitação, o TSE decidiu pela cassação de Edilson Damião e inelegibilidade do ex-governador Antonio Denarium (Republicanos) até 2030. Denarium não foi cassado porque renunciou ao cargo para concorrer ao Senado.

Os dois foram condenados por abuso de poder político e econômico nas eleições de 2022. Entre as acusações estavam o uso de programas sociais e a estrutura da administração pública para obter vantagem eleitoral, como a entrega de cestas básicas, benefícios e reforma de residências; repasses de quase R\$ 70 milhões a municípios próximos fora de período permitido pela legislação; e aumento de despesas com publicidade institucional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

TRANSPORTES - CARTEIRA DE TRANSPORTES PROJETA R\$ 400 BI EM INVESTIMENTOS ATÉ 2030

Segundo o ministro George Santoro, estimativa representa alta de 174% e reflete reestruturação de projetos, com padronização de contratos e redução de prazos

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



A estimativa do Ministério dos Transportes foi apresentada pelo ministro George Santoro durante participação no Centro de Debate de Políticas Públicas (CDPP), em São Paulo

DE ACORDO COM O MINISTRO, AS MUDANÇAS FAZEM PARTE DE UMA ESTRATÉGIA VOLTADA AO PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO NO SETOR DE TRANSPORTES TERRESTRES

A carteira de projetos de infraestrutura rodoviária e ferroviária em estruturação pelo Ministério dos Transportes projeta cerca de R\$ 400 bilhões em investimentos no Brasil até 2030, segundo o ministro da pasta, George Santoro. O valor, de acordo com ele, representa um crescimento de 174% na soma de recursos públicos e privados destinados ao setor.

A estimativa foi apresentada durante participação no Centro de Debate de Políticas Públicas (CDPP), em São Paulo, onde o ministro detalhou a organização dos ativos e os mecanismos adotados para viabilizar os projetos. Segundo Santoro, houve padronização de editais e contratos, além da definição de matrizes de risco com critérios semelhantes entre os empreendimentos.

“O Ministério padronizou todos os editais e contratos, e as matrizes de risco seguem uma lógica muito parecida. Um projeto antes levava sete anos entre o início e a colocação no mercado. Hoje, esse prazo é de, no máximo, dois anos e meio”, afirmou.

De acordo com o ministro, as mudanças fazem parte de uma estratégia voltada ao planejamento de longo prazo no setor de transportes terrestres. A proposta, segundo ele, inclui preparar a infraestrutura logística para responder a eventos que têm afetado o país, como fenômenos climáticos extremos. Ele citou as chuvas intensas registradas no Rio Grande do Sul, em 2024, que provocaram danos à infraestrutura local.

Santoro afirmou que, no início da atual gestão, foram realizadas consultas a bancos e instituições financeiras, com o objetivo de estruturar modelos de concessão e orientar a formatação dos projetos. Segundo ele, também foram definidos direcionamentos para a atuação da agência reguladora e dos estruturadores.

“Foram ouvidos todos os bancos e instituições financeiras logo no início da gestão, estruturados mecanismos de concessões rodoviárias e ferroviárias, dando direcionamento à agência reguladora e aos estruturadores sobre como deveriam ser viabilizados os projetos. O diferencial foi realizar isso com governança”, disse.

O ministro também informou que, ao longo dos últimos três anos, houve aumento da participação dos investimentos em transportes no Produto Interno Bruto (PIB), alcançando 0,71% no período entre 2023 e 2026. Segundo ele, os recursos foram direcionados principalmente a iniciativas consideradas estruturantes.

Entre as medidas mencionadas, está a destinação mínima de 1% da receita bruta das concessões rodoviárias para ações voltadas à resiliência da infraestrutura. O ministro também citou a implementação de um novo modelo para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que, segundo ele, busca reduzir custos e simplificar o processo.

Santoro afirmou ainda que a pasta trabalha para ampliar o equilíbrio na distribuição do transporte de cargas entre rodovias e ferrovias, diante da projeção de crescimento da demanda logística. De acordo com ele, a expectativa é que o volume destinado à exportação supere 800 milhões de toneladas até 2050.

“A pasta construiu diretrizes por meio de portarias colocadas em consulta, a partir de um diagnóstico elaborado com o mercado, instituições financeiras e a própria agência reguladora do setor. Esse processo também ouviu a academia e a população para orientar as decisões”, afirmou.

O Centro de Debate de Políticas Públicas reúne participantes com experiência em cargos de governo, incluindo ex-ministros, secretários e dirigentes de instituições públicas, além de acadêmicos e representantes do setor empresarial. O grupo promove discussões sobre temas relacionados a políticas públicas e desenvolvimento econômico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - PONTE NA BR-364 É REABERTA E ACESSO AO PORTO NOVO TEM OBRAS AUTORIZADAS

Com investimento de R\$ 25 milhões na estrutura e R\$ 260 milhões em novo corredor, intervenções miram logística e mobilidade urbana em Porto Velho

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A intervenção na a BR-364/RO recebeu investimento de R\$ 25 milhões e foi executada em caráter emergencial pela concessionária Nova 364, após cooperação com o Dnit

O Ministério dos Transportes realizou, na segunda-feira (4), uma série de entregas e anúncios de investimentos em infraestrutura rodoviária em Rondônia, com foco em segurança viária, mobilidade urbana e logística de escoamento da produção agrícola.

Entre as ações, o ministro dos Transportes, George Santoro, participou da entrega das obras de recuperação da ponte sobre o Rio Candeias, no km 694 da BR-364/RO, no sentido Porto Velho. A intervenção recebeu investimento de R\$ 25 milhões e foi executada em caráter emergencial pela concessionária Nova 364, após cooperação com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

“Essa é uma obra almejada há muito tempo pela população. Conseguimos antecipar o investimento da concessionária antes mesmo do início do contrato, o que permitiu reabrir a ponte e retomar o tráfego na região. A ponte nova passou por melhorias, com novos investimentos para ampliar a capacidade e garantir um acesso cada vez melhor a Porto Velho, com mais segurança”, afirmou o ministro.

As obras incluíram reforço estrutural da ponte, recuperação de componentes, melhorias no sistema de drenagem e nos encontros da estrutura, além da revitalização da sinalização horizontal e vertical e de dispositivos de segurança.

A intervenção integra o conjunto de ações previstas para a BR-364/RO, considerada o principal corredor logístico de Rondônia e uma das rotas utilizadas para o escoamento da produção agrícola da região Norte. O trecho concedido, com 686,7 quilômetros entre Porto Velho e Vilhena, está sob gestão da Nova 364 desde agosto de 2025, com previsão de R\$ 6,35 bilhões em investimentos voltados à duplicação, ampliação de capacidade, segurança viária e serviços aos usuários.

Ainda no estado, o ministro assinou a ordem de serviço para o início das obras de acesso ao Porto Novo, em Porto Velho. O projeto prevê a implantação de um corredor viário de 34,5 quilômetros, conectando o km 693 da BR-364 aos terminais hidroviários Bertolini Cujubim e Amaggi, no Rio Madeira, com investimento estimado em R\$ 260 milhões.



Segundo o Ministério dos Transportes, o empreendimento busca reorganizar o fluxo de cargas na capital, onde cerca de 1,2 mil veículos pesados circulam diariamente em direção ao porto, impactando o trânsito urbano e os índices de segurança viária.

“Aqui não estamos falando apenas de uma obra ou de investimento, mas de segurança, de vidas salvas e de melhoria da qualidade de vida da população. É uma solução necessária para retirar o tráfego de caminhões de Porto Velho e garantir mais segurança para quem vive e circula na cidade”, afirmou Santoro.

O prefeito de Porto Velho, Léo Moraes, disse que o projeto altera a dinâmica logística local ao direcionar o tráfego de cargas para um acesso específico. “O projeto melhora o acesso ao porto e organiza o fluxo de cargas na cidade. É um avanço importante para a logística da região e para o desenvolvimento econômico local”, afirmou.

Antecipação

De acordo com o governo federal, o cronograma das obras foi antecipado em quatro anos em relação ao Programa de Exploração da Rodovia (PER), que previa o início das intervenções apenas entre o quinto e o sexto ano da concessão.

“O dia de hoje é resultado de um esforço conjunto entre concessionária, ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Ministério dos Transportes, prefeitura e bancada federal para viabilizar um projeto tão importante. Desde o início, recebemos a demanda do setor produtivo e da sociedade sobre a necessidade do acesso ao porto, que beneficia não só Porto Velho, mas todos que utilizam a rodovia. É uma entrega construída a muitas mãos e com impacto direto para a população”, afirmou o presidente da Nova 364, Wagner Nunes Martins.

Segundo o diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio, a obra deve ampliar a capacidade logística da região e gerar empregos durante a execução. “A obra amplia a capacidade do porto e impulsiona a produtividade, a arrecadação e a geração de empregos. Já são mais de 1.200 pessoas empregadas na concessão e teremos cerca de 600 novos trabalhadores, gerando renda e desenvolvimento para Porto Velho e para o estado de Rondônia”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - BR-429 TERÁ R\$ 273,7 MILHÕES PARA RECUPERAÇÃO E CONSERVAÇÃO

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br

O Ministério dos Transportes também assinou três ordens de serviço para obras de manutenção e recuperação da BR-429/RO, no trecho entre Presidente Médici e o início da Ponte sobre o Rio Fuxico. Os contratos abrangem 251,6 quilômetros e somam R\$ 273,7 milhões em investimentos.

As intervenções incluem recuperação do pavimento e serviços de conservação em trechos com fluxo relevante de cargas e deslocamentos regionais. A rodovia conecta municípios do interior de Rondônia à fronteira com a Bolívia e é utilizada para o escoamento de parte da produção local.

“A rodovia será totalmente recuperada, com novos investimentos para garantir melhores condições de tráfego. É uma ação importante, já que esse corredor responde por cerca de 20% da produção do estado”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS – PROJETO DE TERMINAL DE CRUZEIROS DE ITAJAÍ É APRESENTADO A INVESTIDORES

Representantes da prefeitura e do Instituto Mais Itajaí participaram de evento dedicado ao setor em Miami

Da Redação redacao.jornal@redebeneuws.com.br



De acordo com o Instituto Mais Itajaí, os encontros serviram para mostrar o potencial de atração de Itajaí e as condições de operação de navios de cruzeiros na costa catarinense

Representantes do Instituto Mais Itajaí apresentaram o projeto do novo terminal de cruzeiros do município a potenciais investidores nos Estados Unidos. A apresentação foi feita durante o SeaTrade Cruise Global, em Miami, evento voltado para o setor.

De acordo com representantes do Instituto, houve reuniões com empresas e entidades de turismo marítimo, como a Royal Caribbean, a MSC Cruzeiros, a Costa Cruzeiros, a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia), a Global Ports Holding e a Embratur, além de fornecedores e operadores de infraestrutura portuária.

Segundo a entidade, os encontros serviram para mostrar o potencial de atração de Itajaí e as condições de operação de navios de cruzeiros na costa catarinense. A apresentação do projeto foi conduzida pela Secretaria Municipal de Turismo e Eventos de Itajaí, com participação do Instituto Mais Itajaí e apoio da Invest Itajaí.

A programação do evento, realizado em abril, incluiu visitas técnicas a terminais de referência em Miami, com foco na qualificação da operação e na preparação da próxima temporada.

O empreendimento prevê a construção de um novo terminal, que deverá ter mais de 20 mil metros quadrados, e ficará localizado às margens do canal de acesso ao porto, no Rio Itajaí-Açu, em área próxima ao Centreventos Governador Luiz Henrique da Silveira. A expectativa é que o terminal possa receber a atracação dos maiores navios de cruzeiros do mundo, de até 365 metros.

O terminal vai concentrar toda a operação logística para viagens de cruzeiros, com áreas para check-in, triagem e movimentação de bagagens, além de espaços destinados à experiência do passageiro, com salas de espera e áreas VIP, bem como áreas administrativas, de comércio e restaurantes. O Masterplan ainda prevê diretrizes para acessos, urbanização e infraestrutura necessária à operação.

O Instituto Mais Itajaí, que representa mais de 60 empresas do município, viabilizou o projeto executivo, com investimento privado de R\$ 1 milhão, e afirmou que fará a doação do projeto ao Governo Federal. A temporada 2025/ 2026 de cruzeiros em Itajaí terminou com 37 escalas e a movimentação foi de cerca de 170 mil passageiros em um período de seis meses.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS – DIPLOMATAS ACOMPANHAM CONSTRUÇÃO DE FRAGATAS EM ESTALEIRO DE ITAJAÍ

Visita reuniu representantes de 22 países para apresentar capacidades industriais e tecnológicas do programa naval brasileiro

Do Estadão Conteúdo

A visita de uma comitiva internacional ao estaleiro ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), em Itajaí (SC), marcou a agenda realizada no último dia 29, sob coordenação do Ministério da Defesa (MD) e participação da Marinha do Brasil (MB). O grupo, formado por 22 representantes diplomáticos e

autoridades do setor industrial estratégico, acompanhou o desenvolvimento do Programa Fragatas Classe “Tamandaré”.



O grupo, formado por 22 representantes diplomáticos e autoridades do setor industrial estratégico, acompanhou o desenvolvimento do Programa Fragatas Classe “Tamandaré”

Participaram embaixadores da Argélia, Argentina, Bélgica, Botsuana, Cabo Verde, Canadá, Coreia do Sul, El Salvador, Equador, Eslováquia, Eslovênia, Guatemala, Guiana, Indonésia, Malásia, México, Panamá, Peru, Tailândia, Turquia, Uruguai e Vietnã. Representantes do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e do Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDES) também integraram a visita.

No estaleiro, a comitiva conheceu etapas da construção das fragatas e as soluções adotadas no projeto, inserido na política de fortalecimento da Base Industrial de Defesa (BID). A programação incluiu a apresentação de capacidades industriais e tecnológicas e da estrutura de produção naval.

Segundo a Marinha, a iniciativa buscou ampliar o conhecimento das delegações sobre a indústria de defesa brasileira, com foco em oportunidades de cooperação e exportação. A Secretaria de Produtos de Defesa (SEPROD) participou com ações de promoção comercial.

A embaixadora da Eslováquia, Katarina Tomková, afirmou que o contato direto com o projeto contribuiu para avaliar possibilidades de parceria. Já o embaixador de Cabo Verde, José Pedro D’Oliveira, destacou a convergência entre os países no campo da defesa.

A agenda integrou uma programação voltada à cooperação internacional, inovação tecnológica e construção naval, com participação de autoridades federais, representantes da indústria e integrantes da Marinha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/05/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO – CENIPA INVESTIGA QUEDA DE AVIÃO QUE MATOU TRÊS EM BELO HORIZONTE

Aeronave emitiu alerta de emergência após decolagem do Aeroporto da Pampulha e colidiu com prédio residencial

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O avião perdeu altitude e colidiu contra a lateral do edifício residencial de quatro andares, atingindo a estrutura na área da caixa de escada, entre o terceiro e o quarto pavimento

região Nordeste de Belo Horizonte (MG), na tarde desta segunda-feira (4). O acidente, que deixou ainda dois feridos hospitalizados, passou a ser investigado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), órgão vinculado à Força Aérea Brasileira (FAB), responsável por apurar ocorrências desse tipo no país.



A aeronave decolou do Aeroporto da Pampulha às 12h16, com destino ao Campo de Marte, em São Paulo. Pouco depois da decolagem, o piloto chegou a emitir um alerta de emergência do tipo “mayday” à torre de controle, indicando uma situação grave a bordo. Em seguida, o avião perdeu altitude e colidiu contra a lateral de um edifício residencial de quatro andares, atingindo a estrutura na área da caixa de escada, entre o terceiro e o quarto pavimentos.

O Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais foi acionado por volta das 12h25 e mobilizou equipes para o resgate, com apoio do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) e da Defesa Civil. De acordo com a corporação, cinco pessoas estavam a bordo da aeronave no momento do acidente.

O piloto Wellington de Oliveira, de 34 anos, e o empresário e médico veterinário Fernando Moreira Souto, de 36 anos, morreram ainda no local da colisão. Fernando era filho do prefeito de Jequitinhonha (MG), Nilo Souto (PDT). O empresário Leonardo Berganholi, de 50 anos, chegou a ser socorrido com vida e encaminhado ao Hospital João XXIII, mas não resistiu aos ferimentos e morreu horas depois. O óbito foi confirmado pela Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (Fhemig) em boletim divulgado às 20h.

Outros dois ocupantes da aeronave — Arthur Schaper Berganholi, de 25 anos, filho de Leonardo, e Hemerson Cleiton Almeida Souto, de 53 anos — foram socorridos e permanecem internados. Segundo a Fhemig, ambos apresentam quadro clínico estável. Mais cedo, a fundação havia informado que, entre os três sobreviventes inicialmente resgatados, um deles estava em estado grave.

As equipes de resgate descreveram diferentes condições entre os feridos no momento do atendimento. Segundo o tenente Raul Souza, do Corpo de Bombeiros, duas vítimas estavam conscientes, apesar de apresentarem fraturas múltiplas nas pernas. Uma terceira vítima, no entanto, foi encontrada inconsciente, com dificuldade respiratória e suspeita de fratura na região torácica, tendo recebido oxigênio ainda no local antes de ser encaminhada ao hospital.

O ponto de impacto da aeronave no edifício foi determinante para evitar vítimas entre os moradores. De acordo com o oficial, o avião atingiu a caixa de escada do prédio, uma área comum e sem ocupação residencial permanente. “O avião bateu contra o prédio de quatro andares, na face entre o terceiro e o quarto andar, na caixa da escada. Se tivesse atingido nas laterais, poderia ter atingido alguma residência e seria pior porque os apartamentos estavam ocupados”, afirmou Souza em entrevista à Globonews.

Imagens registradas pela TV Globo e outras divulgadas nas redes sociais mostram o momento em que o avião faz uma curva acentuada, perde altitude rapidamente e colide contra o edifício. Após o impacto, os destroços ficaram espalhados ao lado da estrutura, em uma área de estacionamento próxima ao prédio atingido.

A aeronave envolvida no acidente era um monomotor modelo EMB-721C Sertanejo, pertencente à empresa Inet Telecomunicações Ltda. Conforme dados do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), o avião estava com o certificado de aeronavegabilidade válido até abril de 2027, indicando que, do ponto de vista documental, estava apto a operar.

O voo havia se iniciado em Teófilo Otoni (MG) e fez uma escala em Belo Horizonte para o desembarque de uma passageira antes de seguir viagem para São Paulo. As circunstâncias da emergência reportada pelo piloto e os fatores que levaram à perda de altitude passam a ser objeto de análise pelas autoridades aeronáuticas.

Investigação

Em nota, a FAB informou que investigadores do Cenipa iniciaram as ações de apuração, que incluem a coleta e confirmação de dados, a preservação de elementos, a verificação dos danos causados à aeronave e pela aeronave, além do levantamento de outras informações necessárias para a investigação. Não há prazo definido para a conclusão dos trabalhos.

A Polícia Civil de Minas Gerais também abriu procedimento para apurar as causas e circunstâncias do acidente. Os corpos das vítimas foram encaminhados ao Instituto Médico-Legal Dr. André Roquette, na capital mineira, onde passam por exames.

A morte de Fernando Moreira Souto levou a Prefeitura de Jequitinhonha a decretar luto oficial de três dias. Em nota, a administração municipal informou que as bandeiras foram hasteadas a meio-mastro nos órgãos públicos e manifestou solidariedade aos familiares. Fernando era empresário, tinha formação em medicina veterinária e deixa esposa e dois filhos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO – EMBRAER FECHA MAIOR VENDA EXTERNA DO C-390 COM EMIRADOS ÁRABES

Contrato para 10 aeronaves e 10 opções inaugura presença do cargueiro no Oriente Médio e inclui parceria industrial local

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



O acordo foi formalizado pelo secretário-geral do Tawazun, Nasser Humaid Al Nuaimi, e pelo presidente e CEO da Embraer Defesa & Segurança, Bosco da Costa Junior

A Embraer assinou contrato para a venda de 10 aeronaves militares C-390 Millennium à Força Aérea dos Emirados Árabes Unidos, em acordo firmado com o Tawazun Council for Defence Enablement, entidade responsável pelo desenvolvimento do setor de defesa no país. O contrato inclui ainda 10 opções de compra

adicionais, mas o valor da operação não foi divulgado.

A assinatura ocorreu durante a feira Make it in the Emirates 2026, com a presença de Sheikh Mansour bin Zayed Al Nahyan, vice-presidente e vice-primeiro-ministro dos Emirados Árabes Unidos. O acordo foi formalizado pelo secretário-geral do Tawazun, Nasser Humaid Al Nuaimi, e pelo presidente e CEO da Embraer Defesa & Segurança, Bosco da Costa Junior, na presença do presidente e CEO da Embraer, Francisco Gomes Neto.

Segundo a fabricante brasileira, trata-se do maior pedido internacional de um único país para o C-390 Millennium e da primeira venda da aeronave para o Oriente Médio. A seleção do modelo ocorreu após um processo de análise técnica e operacional conduzido pela Força Aérea e Defesa Aérea dos Emirados, que incluiu uma campanha de testes no ambiente operacional local.

De acordo com a Embraer, a aeronave foi escolhida por atender aos requisitos de missão e por apresentar desempenho associado à eficiência operacional e aos custos ao longo do ciclo de vida. O contrato prevê o fortalecimento da capacidade de transporte militar do país, com participação de empresas locais no suporte à frota.

Nesse sentido, está prevista a implementação de serviços de Manutenção, Reparo e Revisão (MRO), além de suporte pós-venda, em parceria com uma empresa dos Emirados Árabes Unidos. O objetivo é desenvolver capacidades industriais no país e dar sustentação às operações da aeronave ao longo do tempo.

O C-390 Millennium é uma aeronave de transporte militar multimissão, projetada para operar em diferentes cenários. Entre as capacidades previstas estão transporte de cargas e tropas, lançamento aéreo, evacuação aeromédica, apoio a operações humanitárias e atuação em pistas não pavimentadas. O modelo também foi desenvolvido com foco em interoperabilidade com forças aliadas.

Segundo Nasser Humaid Al Nuaimi, o acordo amplia a capacidade operacional das Forças Armadas dos Emirados. “Este contrato representa um aprimoramento operacional significativo para a capacidade de transporte aéreo militar dos EAU, fortalecendo a prontidão da força e a eficiência operacional, e permitindo que as Forças Armadas executem com eficácia uma ampla gama de missões em diversos ambientes operacionais”, afirmou.

Ele acrescentou que a escolha da aeronave ocorreu após avaliação técnica detalhada. “A seleção do C-390 Millennium segue uma abrangente avaliação técnica e operacional, garantindo altos níveis de desempenho e confiabilidade, ao mesmo tempo em que apoia a integração efetiva com os sistemas existentes e avança as capacidades de transporte aéreo multimissão dos EAU no longo prazo”, disse.

Novo mercado

Para a Embraer, o contrato marca a entrada do C-390 Millennium em um novo mercado. Em nota, Bosco da Costa Junior afirmou que a aeronave foi projetada para atender diferentes perfis de missão. “Esta aeronave revolucionária e comprovada em missão fornecerá à Força Aérea e de Defesa Aérea a versatilidade e o desempenho necessários para realizar uma ampla gama de missões, a qualquer hora e em qualquer lugar, nas próximas décadas”, afirmou.

O Tawazun Council for Defence Enablement atua na formulação de políticas e no desenvolvimento do ecossistema industrial de defesa e segurança dos Emirados Árabes Unidos, incluindo a criação de mecanismos de incentivo e regulamentação para o setor. O contrato com a Embraer insere-se nesse contexto, ao prever a participação da indústria local no suporte às aeronaves adquiridas.

A aeronave C-390 Millennium integra a nova geração de cargueiros militares desenvolvidos pela Embraer, com foco em versatilidade operacional, confiabilidade e redução de custos logísticos, características consideradas pelas autoridades dos Emirados Árabes Unidos no processo de seleção do modelo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - A LOGÍSTICA COMO ARQUITETURA DE COMPETITIVIDADE



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Augusto Cesar Barreto Rocha. Professor
da Universidade Federal do Amazonas e consultor

opinio@portalbenews.com.br

Este texto surge com um título provocado por um dos mais importantes pensadores da Amazônia contemporânea, o Alfredo Lopes, que tem escrito bastante sobre a importância do dinamismo econômico da região. Enquanto parte do mundo está fechando as portas, com medidas políticas, geopolíticas, tarifárias e bélicas, podemos reorganizar nosso papel no mundo contemporâneo, desde que tenhamos as conexões em todas as dimensões.

O grande desafio que se põe para o Brasil contemporâneo é que as gerações de riqueza não fiquem concentradas em poucas estruturas capitalistas, de empresários que se baseiam primariamente no rentismo e no uso dos recursos do Estado ou estruturas exclusivas e cartoriais. Precisamos ampliar uma economia mais dinâmica, contemporânea, que faça uso da ciência e tecnologia, a partir dos recursos onde tenhamos grandes vantagens competitivas.

O café ou a soja, por exemplo, são exemplos onde temos enorme liderança ou boa liderança no mercado global. Todavia, são commodities que deixam importantes divisas e posicionamento no tabuleiro global, mas não trazem mais as grandes transformações sociais, pelo baixo valor agregado na economia. Está na hora de entrarmos em um outro patamar, conquistando as potencialidades que já temos na Amazônia.

O exemplo de Hainan (China), detalhado no texto do Jamil Chade, onde cerca de “6 mil produtos se tornaram isentos de qualquer imposto”, no “maior porto de livre comércio do mundo”. Temos um grande potencial de transformar Manaus e seu polo industrial em uma arquitetura de competitividade para a Amazônia a partir de conceito semelhante. O livre comércio controlado tem sido, desde sempre, um ótimo mecanismo de geração de dinamismo e competitividade.

Este livre comércio se perde quando não internaliza benefícios para o país que o faz. Ele também não funciona quando não há as demais condições de pessoas, energia ou espaço. O Polo Industrial de Manaus tem quase todas as características necessárias para um experimento de maior porte desta envergadura. O que falta é a infraestrutura que viabilizará a logística competitiva para as diferentes naturezas de produto.

A maior exposição da economia brasileira passará pela capacidade de uma conexão como Manaus ser valiosa e produtiva para o País: proteger a Amazônia, gerar empregos mais qualificados do que na agricultura, desenvolver tecnologia nacional e gerar tributos em quantidade expressiva para contribuir para a economia.

A BR-319, que conecta Porto Velho a Manaus, que finalmente vai ser recuperada, começa a dar o passo seguinte neste modelo de transformação econômica. A logística poderá ser a “arquitetura da competitividade”, o grande elemento que falta ao Amazonas para ser ainda mais contribuinte para o País. Precisamos ir para os números brutos e para a soberania da geração de riqueza ao invés de uma marcha-a-ré na história. Precisamos de mais tecnologia e mais integração. Sem a infraestrutura e grande fluxo de cargas esta logística nunca será competitiva.

Augusto Cesar Barreto Rocha é professor da Universidade Federal do Amazonas. Ele escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

A MAIOR EXPOSIÇÃO DA ECONOMIA BRASILEIRA PASSARÁ PELA CAPACIDADE DE UMA CONEXÃO COMO MANAUS SER VALIOSA E PRODUTIVA PARA O PAÍS: PROTEGER A AMAZÔNIA, GERAR EMPREGOS MAIS QUALIFICADOS DO QUE NA AGRICULTURA, DESENVOLVER TECNOLOGIA NACIONAL E GERAR TRIBUTOS EM QUANTIDADE EXPRESSIVA PARA CONTRIBUIR PARA A ECONOMIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS BATE RECORDE EM MARÇO E CHEGA A 5,5 MILHÕES DE BOED

Alta mensal é puxada por petróleo e gás, com avanço do pré-sal, que responde por quase 80% do total nacional

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Do total produzido, 4,247 milhões de barris por dia (bpd) corresponderam ao petróleo, com avanço de 4,6% na comparação mensal e crescimento de 17,3% frente a março de 2025

A produção de petróleo e gás natural no Brasil atingiu novo recorde em março, com média de 5,531 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), segundo dados consolidados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O volume representa alta de 4% em relação a fevereiro e supera o recorde anterior, registrado no mês imediatamente anterior.

Do total produzido, 4,247 milhões de barris por dia (bpd) corresponderam ao petróleo, com avanço de 4,6% na comparação mensal e crescimento de 17,3% frente a março de 2025. Já a produção de gás



natural somou 204,11 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d), com elevação de 3,3% em relação a fevereiro e de 23,3% na comparação anual.

A produção no pré-sal também alcançou o maior patamar da série histórica, com 4,421 milhões de boed, o equivalente a 79,9% do total nacional. O volume representa aumento de 3,6% ante fevereiro e de 19% em relação ao mesmo mês do ano anterior. Desse total, foram extraídos 3,410 milhões de barris diários de petróleo e 160,69 milhões de m³/d de gás natural a partir de 184 poços.

O aproveitamento do gás natural em março foi de 97,3%. Do volume total produzido, 67,39 milhões de m³/d foram disponibilizados ao mercado, enquanto a queima somou 5,46 milhões de m³/d, com recuo de 6,3% frente a fevereiro e de 5,4% na comparação com março de 2025.

A produção teve predominância dos campos marítimos, responsáveis por 98% do petróleo e 87,8% do gás natural. No total, a extração ocorreu em 6.086 poços, sendo 590 em ambiente offshore e 5.496 em terra. Os campos operados pela Petrobras, individualmente ou em consórcio, responderam por 88,23% da produção nacional.

Entre os ativos, o campo de Búzios, na Bacia de Santos, liderou a produção de petróleo, com 886,43 mil bpd. Já o campo de Mero, na mesma bacia, apresentou a maior produção de gás natural, com 42,06 milhões de m³/d. Nas instalações, o FPSO Almirante Tamandaré, em Búzios, registrou a maior produção de petróleo, com 186.088 bpd, enquanto o FPSO Guanabara, em Mero, concentrou a maior produção de gás, com 12,08 milhões de m³/d.

Petrobras

A Petrobras, principal produtora do país, registrou em março produção média de 3,362 milhões de boed, sendo 2,568 milhões de barris diários de petróleo e 126,2 milhões de m³/d de gás natural.

No acumulado do primeiro trimestre de 2026, a produção média da companhia alcançou 3,23 milhões de boed, com crescimento de 3,7% em relação ao quarto trimestre de 2025 e de 16,1% na comparação com o mesmo período do ano anterior. O desempenho foi impulsionado pela entrada em operação de novas unidades e pelo avanço da produção em ativos do pré-sal.

No período, entraram em operação dez novos poços produtores, sendo sete na Bacia de Campos e três na Bacia de Santos. A companhia também registrou recordes operacionais, como a produção diária de 1,037 milhão de barris de óleo em Búzios e a exportação de gás superior a 12 milhões de m³ em um único dia.

No campo de Mero, a produção superou 700 mil barris de petróleo em um único dia, associada à entrada de novos poços. Ainda na Bacia de Santos, as plataformas atingiram recorde diário de exportação de gás, com 44,8 milhões de m³.

A plataforma P-78 iniciou a injeção de gás em março, ampliando a produção do ativo. Já a P-79 teve a operação de ancoragem concluída em prazo reduzido e integra o projeto Búzios 8, com capacidade de processamento de até 180 mil barris de óleo por dia e compressão de 7,2 milhões de m³ de gás.

No segmento de refino, transporte e comercialização, a Petrobras registrou produção média de derivados de 1,816 milhão de barris por dia no primeiro trimestre, alta de 6,7% em relação ao trimestre anterior.

O fator de utilização do parque de refino atingiu 95% no trimestre, chegando a 97,4% em março, o maior nível desde 2014. A produção de diesel S10 alcançou recorde mensal de 512 mil barris por dia.

As vendas de derivados no mercado interno cresceram 2,9% na comparação anual, enquanto as exportações de óleo combustível somaram 187 mil barris diários.

Na logística, a companhia registrou recordes de movimentação, incluindo o escoamento de GLP na Baía de Guanabara e o transporte de derivados pelo sistema OSBRA.



No Terminal de Santos, a movimentação de derivados atingiu 879 mil m³ no mês, com destaque para o escoamento de óleo combustível.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/05/2026

MINERAÇÃO – RELATOR DESCARTA ESTATAL E PROPÕE MODELO REGULADOR PARA MINERAIS CRÍTICOS

Parecer prevê maior controle público sobre ativos e participação estrangeira, sem atuação direta do Estado na operação

Do Estadão Conteúdo

De acordo com Arnaldo Jardim, o texto busca fortalecer o papel do Estado como formulador e indutor da política mineral, sem transformá-lo em agente direto de operação no setor

O deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), relator do projeto que institui a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos, afirmou que optou por não incluir a criação de uma estatal para o setor mineral, apesar de propostas nesse sentido terem sido debatidas durante a elaboração do parecer.

Segundo ele, houve diferentes sugestões ao longo da discussão, como a criação da chamada “Terrabras”, defendida em projetos apresentados por parlamentares como Pedro Uczai e Professor Israel Batista, além de alternativas que previam o fortalecimento de estruturas públicas já existentes, como a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), em linha com proposta do deputado Arlindo Chinaglia.

“Fizemos esse debate. A consideração que fizemos foi que, em vez de uma empresa estatal que poderia ser operadora, deveríamos empoderar o poder público com instrumentos para orientar essa política”, afirmou.

De acordo com o relator, o texto busca fortalecer o papel do Estado como formulador e indutor da política mineral, sem transformá-lo em agente direto de operação no setor. “É o Estado que deve ser provedor de instrumentos para alimentar essa política. Em vez de constituir estatal, defendo empoderar o poder público”, disse.

Jardim acrescentou que a diretriz adotada privilegia um modelo em que o Estado atua de forma mais reguladora do que executora. “Em vez de Estado provedor, defendo um Estado mais regulador”, afirmou, ao destacar que o objetivo é criar condições para atrair investimentos privados e organizar o desenvolvimento da cadeia de minerais críticos no país.

O substitutivo ao Projeto de Lei 2.780/2024, apresentado pelo relator, estabelece que as atividades abrangidas pela política ficam subordinadas aos princípios da soberania nacional, da supremacia do interesse público e da segurança jurídica.

O texto também assegura ao Poder Público a análise prévia do acesso a informações geológicas consideradas estratégicas, bem como da participação relevante ou influência significativa de pessoas jurídicas estrangeiras em empresas detentoras de direitos minerários relacionados a minerais críticos e estratégicos.

Nesse sentido, o relatório prevê que o Conselho Especial de Minerais Críticos e Estratégicos (CMCE) poderá analisar previamente mudanças de controle societário — diretas ou indiretas — de empresas titulares desses direitos, inclusive em casos de reorganização societária, condicionando tais operações à anuência do Executivo, conforme regulamentação.

Avaliação prévia

Além disso, o parecer estabelece a avaliação prévia de contratos, acordos ou parcerias internacionais que envolvam o fornecimento de minerais críticos e estratégicos, quando houver potencial impacto sobre a segurança econômica ou geopolítica do país. A proposta também abrange atos de alienação, cessão ou oneração de ativos minerais pertencentes, direta ou indiretamente, à União.

O relatório define “minerais críticos” como aqueles necessários a setores-chave da economia, cujo abastecimento pode estar sujeito a riscos na cadeia de suprimento, com potencial de afetar a economia nacional. Entre as finalidades mencionadas estão a transição energética, a segurança alimentar e nutricional e a soberania nacional. Já os “minerais estratégicos” são caracterizados como recursos com reservas significativas e essenciais para a geração de superávit comercial, o desenvolvimento tecnológico ou a redução de emissões de gases de efeito estufa ao longo da cadeia produtiva.

Arnaldo Jardim afirmou ainda que a elaboração do parecer incluiu diálogo com diferentes atores. Segundo ele, o texto foi construído com a escuta de movimentos sociais e de comunidades potencialmente afetadas pela atividade mineral.

O relator disse que o objetivo foi incorporar diretrizes que garantam previsibilidade regulatória e considerem os impactos sociais e ambientais associados à exploração. “A aprovação do requerimento de urgência do projeto se deu há nove meses. Nosso parecer esteve em discussão com o governo. Por isso acho que o projeto tem uma justa e equilibrada com o cuidado e desenvolvimento de comunidades locais e com o licenciamento ambiental. O licenciamento no Brasil é extremamente rigoroso e leva em consideração a soberania nacional e desenvolvimento da cadeia”, afirmou durante apresentação do texto na Câmara dos Deputados.

O deputado também destacou que a política voltada aos minerais críticos e estratégicos tem potencial de impulsionar o desenvolvimento regional, ao estimular não apenas a extração, mas também o beneficiamento e a transformação industrial nas localidades onde os recursos estão concentrados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - LULA TERÁ ENCONTRO ‘DE PESO’ COM TRUMP

De acordo com o vice-presidente Geraldo Alckmin, a reunião nos EUA é muito importante e estratégica para a relação comercial

Do Estadão Conteúdo



O presidente Lula tem viagem prevista para Washington na próxima quinta-feira, 7, para novo encontro com Trump

O vice-presidente da República Geraldo Alckmin afirmou nesta segunda-feira, 4, que o encontro previsto entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, em Washington, esta semana tem peso estratégico para a relação bilateral e para a agenda econômica do Brasil. O presidente Lula tem viagem prevista para Washington na próxima quinta-feira, 7.

Segundo Alckmin, a reunião ocorre em um momento em que o comércio e os investimentos com os norte-americanos se guem relevantes para a economia brasileira, especialmente em setores de maior valor agregado.

“Esse encontro é muito importante porque os Estados Unidos são o terceiro parceiro comercial do Brasil, atrás da China e da União Europeia”, disse o vice-presidente após participar de evento em comemoração aos 200 anos de relações comerciais entre o Brasil e a Suécia.



Ele destacou que a relevância dos EUA vai além do fluxo de comércio: “É o primeiro investidor no Brasil”. Alckmin também ressaltou o perfil do que os norte-americanos compram do País, citando a aquisição de bens industrializados.

Alckmin voltou a criticar medidas de aumento de tarifas e defendeu um ambiente de maior previsibilidade e cooperação. “A questão tarifária, nós sempre defendemos que tivesse uma relação melhor. Aquele tarifaço não tinha sentido”, declarou.

Para reforçar o argu voltou a afirmar que os EUA registram déficit comercial com muitos países, mas não com o Brasil. Ele citou dados do G20 para sustentar que o Brasil está entre os poucos países com os quais os EUA mantêm saldo positivo.

“Do G20, só três países, os Estados Unidos têm superávit na balança. São eles: Reino Unido, Austrália e Brasil”, afirmou, acrescentando que esse superávit ocorre tanto na balança de serviços, quanto de bens, de produtos.

Por fim, Alckmin disse esperar que a interlocução direta entre os presidentes do Brasil e dos EUA ajude ampliar o entendimento entre os governos. “Eu torço para que essa boa química que ocorreu entre o presidente Lula e o presidente Trump, possa fortalecer ainda mais em benefício de dois grandes países”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - MDIC REDUZ PRAZO DE ANÁLISE DE PEDIDOS DE DRAWBACK

O tempo de avaliação, que antes podia chegar a 60 dias, passou a ser inferior a 30 dias

Do Estadão Conteúdo

O prazo para análise de pedidos do regime de drawback, um dos principais incentivos às exportações brasileiras, caiu em mais de 50%, anunciou o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Duas portarias publicadas no Diário Oficial da União simplificam os procedimentos de pedidos e reduzem o número de etapas do processo.

Com as mudanças, o tempo de avaliação, que antes podia chegar a até 60 dias, passa a ser inferior a 30 dias. A alteração tem como objetivo tornar mais rápido e simples o acesso das empresas ao benefício, sem mudar as regras para concessão do incentivo.

A nova regra simplifica o processo de análise. Antes, o pedido passava por etapas separadas: primeiro era feita uma análise inicial e só depois as empresas eram chamadas a apresentar documentos adicionais. Agora, todo o processo ocorre de uma só vez, permitindo que a documentação seja enviada no momento do pedido.

Esse envio é feito por meio do Portal Único Siscomex, sistema que centraliza operações de comércio exterior no país. A mudança elimina etapas intermediárias e reduz o tempo total de espera.

A primeira portaria autoriza o envio dos documentos no pedido de inclusão no regime. A segunda portaria atualiza versões dos manuais operacionais do drawback.

Segundo o governo, a atualização mantém os critérios de controle, mas moderniza os procedimentos operacionais, facilitando o uso do benefício pelas empresas.

Desoneração

Prática regulamentada pela Organização Mundial do Comércio (OMC), o drawback é um mecanismo que reduz ou elimina tributos sobre insumos usados na produção de bens que serão exportados.

As empresas podem importar ou comprar matérias-primas no Brasil pagando menos impostos, desde que utilizem esses insumos para fabricar produtos destinados ao mercado externo.

O drawback é considerado estratégico para a competitividade do Brasil no comércio internacional. Ele abrange diversos tributos, como IPI, PIS, Cofins e taxas sobre frete, reduzindo o custo de produção para exportadores.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 05/05/2026

FINANÇAS – GOVERNO LANÇA O NOVO DESENROLA BRASIL

De acordo com o presidente Lula, a ideia é ajudar endividados a tirarem a “corda do pescoço”
Da Agência Brasil



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, explicou que o programa é voltado à população que ganha até cinco salários mínimos (R\$ 8.105)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta segunda-feira (4) que o novo Desenrola Brasil pretende ajudar a população a “tirar a corda do pescoço” e recuperar acesso ao crédito.

Ele ponderou, durante a cerimônia de lançamento do programa em Brasília, que as dívidas só podem trazer benefícios, quando ocorrem de forma responsável e compatível com a renda de cada pessoa.

A iniciativa é voltada à população que ganha até cinco salários mínimos, hoje o equivalente a R\$ 8.105. Será possível negociar débitos do cartão de crédito, cheque especial e crédito pessoal.

“As pessoas não deveriam gastar mais do que podem pagar. Pode ser bom para a pessoa se endividar para comprar uma coisa para casa, ou para trocar de carro; comprar um terno novo ou um brinquedo para o filho. Mas é também importante que as pessoas façam suas dívidas sem perder de vista a sua condição de pagamento.”

Nome limpo

Segundo o presidente, o governo pretende, com as medidas anunciadas, permitir às pessoas “tirar a corda do pescoço” e respirar com mais tranquilidade, ao voltar a ter o nome limpo na praça.

“Não é correto a pessoa estar com o nome sujo no Serasa por causa de uma dívida de R\$ 100 ou R\$ 200. Isso não tem lógica. Aí, o mercado transforma esse cidadão em um clandestino, porque ele não pode mais comprar nada a crédito, nem ter conta em banco.”

De acordo com o presidente, esse tipo de restrição acaba excluindo o cidadão do sistema financeiro formal, impedindo o acesso ao crédito e até a serviços bancários.

“Ou seja, ele vira um freguês da bandidagem, da agiotagem, pagando um juro ainda mais escorchantes”, acrescentou ao explicar que um fundo garantidor ajudará as pessoas nas negociações das dívidas com instituições financeiras, mas que, para isso ocorrer, a população endividada não poderá fazer apostas online pelo prazo de um ano.

“A pessoa não pode continuar jogando em bets. Estamos proibindo que, durante um ano, as pessoas gastem seus recursos com jogos.”



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, explicou que a ideia do governo é criar mecanismos estruturantes para melhores condições de pagamentos a novas dívidas que venham a ser contraídas. “A gente precisa recuperar a qualidade do crédito que essa pessoa toma”, disse.

“O mais importante para as famílias é que a pessoa que está endividada e precisa dessa ajuda contará com um fundo garantidor do Poder Público”, acrescentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

FINANÇAS – PROGRAMA PODE ATENDER 27,7 MILHÕES DE CLIENTES, DIZ FEBRABAN

Do Estadão Conteúdo

O Novo Desenrola Brasil pode abranger 27,7 milhões de clientes e um estoque de R\$ 97,3 bilhões, revelou a Federação Brasileira de Bancos (Febraban), em comunicado divulgado nesta segunda-feira, 4. A conta leva em consideração o público-alvo da iniciativa, formado por consumidores com renda de até cinco salários-mínimos e dívidas no cartão de crédito, cheque especial e crédito direto ao consumidor (CDC).

Na nota, a Febraban reafirma o compromisso do setor bancário com a renegociação do passivo mantido pelas famílias brasileiras, diante da inadimplência e comprometimento de renda em níveis recordes, sobretudo entre pessoas de menor poder aquisitivo. Nesse sentido, a entidade diz ser “essencial” somar esforços com o setor público e outras associações para construir uma solução “estruturada, capaz de devolver fôlego financeiro a milhões de brasileiros”.

A Febraban acrescenta que o programa foi construído em consenso entre as entidades do setor e o Ministério da Fazenda. O objetivo é oferecer alívio mais imediato aos mais endividados e recuperar gradualmente a retomada responsável do acesso ao crédito, de acordo com o comunicado. “Com as condições anunciadas, a expectativa dos bancos é que as famílias se sintam atendidas em sua real capacidade de pagamento ao repactuarem seus compromissos”, diz.

Na visão da Febraban, a oferta de garantias para uma parcela relevante das dívidas renegociadas reflete a corresponsabilidade do Estado no processo, considerada “decisiva” para reduzir o custo do crédito. O mecanismo viabiliza juros inferiores aos das modalidades originais e converte dívidas mais caras em parcelas mais acessíveis.

“Para os bancos, a repactuação das dívidas reduz o custo da inadimplência, cria incentivos relevantes e favorece o ambiente de crédito para os mais endividados”, acrescenta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

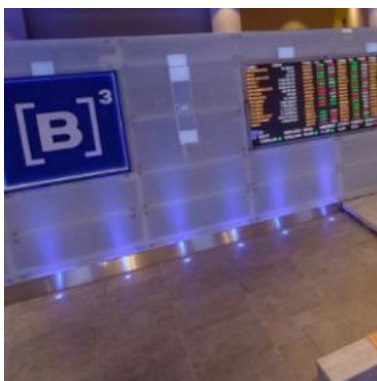
FINANÇAS – IBOVESPA CAI 0,92%, AOS 185,6 MIL PONTOS

Com retomada do risco geopolítico do conflito no Oriente Médio, índice da B3 fechou em queda, com giro a R\$ 26,4 bilhões

Da Agência Brasil

Após o respiro antes do feriado de 1º de maio - quando obteve ganho de 1,39%, no que foi apenas a segunda alta em 11 sessões (agora 12) desde os recordes de 14 de abril -, o Ibovespa retomou a trilha de correção na abertura de semana, marcada por retomada da aversão a risco sobre o Oriente Médio.

Sem o apoio de Petrobras (ON -0,80%, PN +0,53%), o índice da B3 caiu 0,92% nesta segunda-feira, aos 185.600,12 pontos, com giro a R\$ 26,4 bilhões. Na mínima do dia, foi a 185.537,58 pontos (-0,95%), saindo de abertura 187.317,55 e de máxima a 187.666,20 pontos. No ano, ainda avança 15,19%.



Principal ação do Ibovespa, Vale ON caiu 3,10% e as perdas entre os maiores bancos chegaram a 2,12%

Nesta segunda-feira, ataques de drone vindos do Irã provocaram um incêndio de grandes proporções na Zona de Indústrias Petrolíferas de Fujairah, nos Emirados Árabes Unidos. À tarde (no Brasil), o órgão de Gestão Nacional de Emergências, Crises e Desastres dos Emirados Árabes Unidos informou que sistemas de defesa aérea respondiam então a uma sexta ameaça de míssil.

Por sua vez, o almirante-chefe do Comando Central dos Estados Unidos, Brad Cooper, afirmou que helicópteros militares norte-americanos afundaram seis pequenas embarcações iranianas que tinham como alvo navios civis no Estreito de Ormuz, no que foi o mais recente teste ao cessar-fogo entre o Irã e os EUA.

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou que o Irã realizou ataques contra embarcações de países “não relacionados” à operação marítima americana no Estreito de Ormuz, incluindo um cargueiro da Coreia do Sul, em meio à escalada de tensões na região. Um navio de bandeira panamenha operado pela Coreia do Sul, no Estreito de Ormuz, explodiu e pegou fogo próximo à costa dos Emirados Árabes Unidos. O Irã também comunicou ter atingido um navio de guerra dos EUA para alertar contra sua entrada em Ormuz.

Em outro desdobramento do dia tenso na região, o centro militar de operações marítimas do Reino Unido relatou incidente a 36 milhas náuticas ao norte de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. A embarcação de carga reportou um incêndio na casa de máquinas, cuja causa era a princípio desconhecida.

“Há muitas informações desencontradas, o que se reflete na aversão a risco, e em semana que traz muitos resultados corporativos, entre os quais de Itaú e Bradesco. Petróleo já transborda para inflação e juros, à medida que prossegue o conflito sem uma solução próxima”, diz Rodrigo Moliterno, head de renda variável da Veedha Investimentos.

Blue chips

Nesse contexto, na B3, entre os blue chips, apenas Petrobras PN evitou o sinal negativo - e, ainda assim, com desempenho aquém da alta acima de 5% nos contratos mais líquidos do Brent. Principal ação do Ibovespa, Vale ON caiu 3,10% e as perdas entre os maiores bancos chegaram a 2,12% (Bradesco PN) no fechamento. Na ponta ganhadora do Ibovespa, Prio (+5,65%), Minerva (+4,74%) e Braskem (+3,83%). No lado oposto, Hapvida (-7,18%), Cyrela (-4,98%) e MRV (-3,47%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

FINANÇAS – DÓLAR SOBE COM AUMENTO DA TENSÃO NO IRÃ

Apesar de fechar em alta de 0,30%, a moeda americana continua abaixo dos R\$ 5

Estadão Conteúdo

Após trocas de sinal pela manhã, o dólar à vista se firmou em terreno positivo no período da tarde desta segunda-feira, 4, em sintonia com o comportamento da moeda norte-americana no exterior, e fechou em alta de 0,30%, a R\$ 4,9677.

Ativos como bolsas e divisas emergentes sofreram com o aumento da percepção de risco geopolítico após relatos de ataques iranianos a instalações petrolíferas dos Emirados Árabes Unidos.

A ausência de sinais concretos de avanço nas negociações de paz no Oriente Médio ao longo do fim de semana - aliada à queda de braço entre Estados Unidos e Irã em torno do tráfego de embarcações pelo Estreito de Ormuz - avivou temores de abandono do cessar-fogo, impulsionando os preços do petróleo.

O contrato do barril do tipo Brent para julho - referência de preços para a Petrobras - superou a marca de US\$ 115 na máxima e fechou cotado a US\$ 114,44, em alta de 5,8%.

O real apresentou perdas menores que as de seus principais pares, grupo que abrange as divisas latino-americanas, o rand sul-africano e moedas de países exportadores de commodities, como o dólar australiano e canadense.

Analistas atribuem a resiliência do real ao fato de o país ser exportador líquido de petróleo, o que faz com que a escalada dos preços da commodity se traduza em melhora dos termos de troca. Outro ponto que joga a favor da moeda brasileira é a perspectiva de encurtamento do espaço para queda adicional da taxa Selic diante do choque energético.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O LIMITE ENTRE USAR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E SER PASTEURIZADO POR ELA



CLARA LAFACE

Consultora de imagem corporativa e escritora

opinioao@portalbenews.com.br

Longe de mim ser contra a tecnologia. Eu uso essas ferramentas, elas ampliaram meu acesso ao conhecimento e me deram produtividade. O ponto não é esse. O problema é quando a IA deixa de ser o seu suporte e passa a substituir os processos que deveriam ser construídos exclusivamente por você.

Um desenho que me marcou muito na infância foi Os Jetsons. Era fascinante projetar o amanhã daquela forma: carros voando, rotinas que se resolviam sozinhas, tudo com uma eficiência que parecia mágica. Existia uma curiosidade sobre o que viria, mas também uma distância segura, como se aquilo fosse um cenário de ficção que nunca nos alcançaria de fato. O futuro era uma ideia lúdica, não uma realidade batendo à porta. E crescer com esse tipo de imaginário acaba moldando, de um jeito ou de outro, a nossa lente para interpretar o avanço tecnológico hoje.

A questão é que esse futuro desembarcou. Não exatamente com carros voadores, mas com máquinas que processam texto, imagem e som numa velocidade que, até ontem, parecia coisa de cinema. Estamos vivendo a era da inteligência artificial mergulhada no nosso dia a dia. E, inevitavelmente, veio aquele frio na barriga coletivo sobre a substituição de funções. Quem vai ser trocado? Quem vai ficar pelo caminho? Quem precisa correr dobrado para não se tornar obsoleto?

Eu tenho uma outra inquietação. E, sendo bem honesta, ela me parece muito mais imediata e profunda. O que eu tenho sentido é uma espécie de pasteurização da nossa forma de expressão. Tudo está começando a ficar certinho demais, bem estruturado, mas estranhamente previsível e, muitas vezes, vazio de alma. Recentemente, levei essa reflexão para uma palestra diante de profissionais da imagem. Discutíamos como o uso automático dessas ferramentas pode sufocar a construção da presença de cada um. E o que ficou claro ali é que isso não é um problema de determinado nicho. O buraco é muito mais embaixo.

Quando tudo começa a parecer igual

A grande sacada da inteligência artificial generativa é reconhecer padrões e criar em cima deles. No papel, isso deveria nos dar amplitude de conhecimento; na realidade, o que vejo é o oposto. As criações estão seguindo os mesmos trilhos, repetindo os mesmos vícios de linguagem e reproduzindo um padrão que, num primeiro olhar, parece impecável.



Mas o resultado é quase sempre o mesmo: ideias mornas. Textos que soam profissionais, mas que poderiam ter saído da boca de qualquer um. Imagens que transmitem autoridade, mas que não revelam nada sobre a pessoa que está ali por trás. É uma padronização que se fantasia de qualidade. Isso acontece porque o algoritmo se alimenta do que já foi feito, mastiga o que gera engajamento e nos devolve versões otimizadas disso. Quanto mais gente pega esse atalho, mais o padrão se isola. E, sem perceber, o que deveria ser uma ferramenta de apoio começa a ditar o nosso jeito de raciocinar.

Existe um risco muito real de a gente perder o senso crítico nesse processo. Quando recebemos tudo pronto, a tendência natural é se acomodar e aceitar aquilo como bom o suficiente. Só que questionar dá trabalho. Ter repertório para discordar exige esforço. E nem todo mundo está disposto a fazer esse movimento quando a solução artificial parece resolver o problema. Começamos a confiar mais na lógica da máquina do que na nossa própria capacidade de análise. O pensamento próprio vai ficando de lado, trocado por respostas que já chegam com laço de fita. Com o tempo, essa dependência fica tão entranhada que a gente para de notar.

Outro ponto que me pega é essa autoridade artificial. Um texto fluido, uma imagem limpa ou um slide bem montado passam uma confiança imediata. Mas essa casca nem sempre tem sustento intelectual. É aí que mora o perigo: quando a forma e o conteúdo se desconectam, criamos uma ilusão. Tudo parece sólido, mas é oco. Mesmo assim, o resultado se apresenta com uma pose de verdade absoluta.

O que ainda nos diferencia no meio desse ruído?

Diante desse mar de semelhanças, o que ainda faz alguém se destacar quando todo mundo tem as mesmas chaves na mão? A resposta não está na ferramenta, mas no uso que se faz dela — e, principalmente, na coragem de deixá-la de lado em certos momentos.

Existe um território que a automação simplesmente não consegue colonizar: o autoconhecimento. Entender o seu próprio repertório, assumir suas singularidades, identificar comportamentos, saber como você processa a vida e reage aos imprevistos. Isso não se fabrica, não se baixa em segundos. É justamente por ser algo humano que isso se torna um diferencial tão gritante hoje. Essa bagagem transparece no seu tom de voz, nas escolhas que você banca e nas posições que você defende. Duas pessoas podem usar o mesmo software e chegar a lugares opostos. O que muda o jogo é quem está no comando.

Longe de mim ser contra a tecnologia. Eu uso essas ferramentas, elas ampliaram meu acesso ao conhecimento e me deram produtividade. O ponto não é esse. O problema é quando a IA deixa de ser o seu suporte e passa a substituir os processos que deveriam ser construídos exclusivamente por você.

No meio de tanta coisa perfeita e parecida, o que ainda rouba a nossa atenção é o que tem rastro de gente, o que carrega autoria. Talvez a reflexão mais sincera que a gente possa fazer hoje seja esta: o que você tem colocado no mundo ainda é fruto da sua cabeça ou já poderia ter sido gerado por qualquer conta gratuita de IA? A resposta para isso diz muito mais sobre o nosso futuro do que qualquer inovação tecnológica que esteja por vir.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

JUSTIÇA – MORAES NEGA REDUÇÃO DE PENA A ‘DÉBORA DO BATOM’

O ministro do STF explicou que o PL da Dosimetria, usado para embasar o pedido da condenada pelo 8/1, ainda não foi promulgado

Da Agência Brasil



Moraes argumenta que o PL da Dosimetria ainda não entrou em vigor, apesar de o Congresso ter validado o projeto

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), negou nesta segunda-feira (4) pedido para que a cabeleireira Débora Rodrigues dos Santos, conhecida como Débora do Batom, seja beneficiada imediatamente pelo projeto de lei (PL) da Dosimetria.

Na semana passada, o Congresso derrubou o veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao projeto, que beneficia condenados pelos atos golpistas de 8 de janeiro de 2023.

Na sexta-feira (1º), um dia após a votação, a defesa de Débora pediu ao Supremo a redução de pena, antes mesmo da promulgação do PL.

Pela Constituição, o projeto tem que ser encaminhado para promulgação pelo presidente da República em até 48 horas. Caso isso não ocorra, a tarefa caberá ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP).

Débora foi condenada a 14 anos de prisão por participar dos atos e pichar a frase “Perdeu, mané” na estátua A Justiça, localizada em frente ao edifício-sede do Supremo, com um batom.

Atualmente, ela cumpre pena em regime domiciliar por ter filhos menores de idade. Segundo os advogados, Débora já cumpriu três anos de prisão e pode progredir para o semiaberto.

Decisão

Na decisão, Moraes julgou prejudicado o pedido da defesa porque o PL da Dosimetria ainda não foi promulgado pela Presidência da República ou pelo Congresso.

“O Congresso Nacional, em sessão realizada em 30/4/2026, derrubou o veto da Presidência da República (VET 3/2026), ressalvados dispositivos prejudicados, ao chamado PL da Dosimetria (PL 2.162/2023), não tendo ocorrido, até o momento, nem a promulgação, tampouco a publicação do diploma normativo, que, portanto, não está em vigor”, justificou o ministro.

Desde março do ano passado, Débora cumpre prisão domiciliar em Pau Línia (SP), onde reside. Ela é monitorada por tornozeleira eletrônica, não pode usar redes sociais, nem ter contato com outros investigados. No caso de descumprimento, ela deverá voltar para o presídio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

JUSTIÇA – BOLSONARO TEM ALTA APÓS PASSAR POR CIRURGIA

Ex-presidente voltou para casa, onde cumpre prisão domiciliar humanitária

Do Estadão Conteúdo



Jair Bolsonaro foi condenado a 27 anos e 3 meses de prisão por seu papel de liderança na trama golpista

O ex-presidente Jair Bolsonaro teve alta hospitalar na tarde desta segunda-feira (4), após realizar uma cirurgia no ombro para tratar uma lesão no manguito rotador direito. Ele estava internado no hospital DF Star, em Brasília, desde a última sexta-feira (1º).

A operação ocorreu sem intercorrências e o ex-presidente apresentou boa evolução clínica. A nota do hospital é assinada por cinco profissionais: o cirurgião de ombro Alexandre Firmino Paniago, o cirurgião geral Claudio Birolini, o

cardiologista Leandro Echenique, o cardiologista Brasil Caiado e o diretor-geral Alisson Borges.

A cirurgia em Bolsonaro foi um reparo artroscópico do manguito rotador, para reparar lesões comprovadas por exames e por relatório fisioterápico. O procedimento foi autorizado pelo ministro do Supremo Tribunal Federal Alexandre de Moraes, após manifestação favorável do procurador-geral da República, Paulo Gonet.

Bolsonaro, que tem 71 anos, cumpre prisão domiciliar humanitária desde o dia 24 de março, por decisão de Moraes após uma internação por

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

JUSTIÇA – TST: 22 JUÍZES RECEBERAM ACIMA DO TETO

A maioria dos magistrados, incluindo o presidente da Corte, ganhou mais de R\$ 100 mil em março. Valor está acima do limite constitucional

Do Estadão Conteúdo



O presidente do TST, Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, recebeu R\$ 103.579,83 líquidos em março

O presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, recebeu R\$ 103.579,83 líquidos em março, valor acima do teto constitucional do funcionalismo público, hoje fixado em R\$ 46.366,19 - correspondente ao subsídio dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

Além dele, outros 21 ministros da Corte, que tem 25 integrantes, receberam mais de R\$ 100 mil naquele mês.

Os outros três tiveram salários variando de R\$ 52 mil a R\$ 90 mil. Procurado para comentar os salários, o TST não havia se manifestado até a publicação deste texto.

Na última sexta-feira, 1º, o magistrado esteve no centro de uma polêmica após afirmar, durante discurso em um congresso da magistratura em Brasília, que haveria juízes “vermelhos” e “azuis” na Justiça do Trabalho. A fala foi interpretada como referência à polarização política entre PT (vermelho) e a oposição (azul).

Dados mostram que a remuneração bruta em março foi de R\$ 127.082,54, composta por R\$ 44.047,88 de subsídio, função ou cargo em comissão, R\$ 12.553,59 em vantagens individuais, R\$ 22.210,93 em indenizações, R\$ 47.026,19 em vantagens eventuais e R\$ 1.243,95 em gratificações. Após os descontos, o valor líquido foi de R\$ 103.579,83.

Levantamento com base nos dados de remuneração do TST indica que nos três primeiros meses do ano, o magistrado recebeu mais de R\$ 290 mil líquidos no período. Em janeiro, o valor foi de R\$ 82.674,82; em fevereiro, de R\$ 103.942,18; e, em março, de R\$ 103.579,83.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

JUSTIÇA – DESEMBARGADOR PEDE REVOGAÇÃO DE SUA PRISÃO

Localização de antenas de celular derruba o argumento usado para a prisão, diz defesa

Do Estadão Conteúdo



Macário Neto está preso sob suspeita de ter vazado informações de uma operação da PF contra o Comando Vermelho

A defesa do desembargador do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF2) Macário Judice Neto, preso desde dezembro sob suspeita de ter vazado informações de uma operação contra o Comando Vermelho, afirmou ao STF que as provas de localização de antenas de celulares colhidas pela própria Polícia Federal derrubam o argumento usado para a sua prisão.

Na petição enviada ao ministro Alexandre de Moraes, relator do caso, a defesa de Macário argumentou que a localização das antenas demonstra que ele não jantou com o então presidente da Assembleia Legislativa do Rio, Rodrigo Bacellar, na véspera da ação da Polícia Federal que prenderia o ex-deputado Thiego Raimundo, o TH Joias, por conexão com o Comando Vermelho. Com base nisso, pedem a revogação da sua prisão.

A suspeita da PF é que, nesse encontro do dia 2 de setembro de 2025, Macário vazou a Bacellar informações sigilosas sobre a operação contra TH Joias e facilitou a destruição de provas. Essa suspeita foi com base em diálogos de Bacellar com interlocutores no qual afirmou que estaria jantando em uma churrascaria com o desembargador.

Após ter acesso às provas colhidas pela PF, a defesa disse que. “duas confirmações exsurgem de antemão: (i) nenhum dos dois esteve na Churrascaria Assador; e, mais importante, (ii) suas localizações não se sobrepõem em nenhum momento”, afirmam os advogados.

Moraes enviou a petição da defesa para manifestação da Procuradoria--Geral da República (PGR) e aguarda resposta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/05/2026

JUSTIÇA - OPINIÃO - DILEMAS SOCIETÁRIOS: POR QUE REVISAR ACORDOS ANTES DA REFORMA DO CÓDIGO CIVIL



SAHELÊ FELÍCIO

Advogado especializado em contratos e consultor de Direito Societário e M&A (Fusões & Aquisições) do Sammarco Advogados
opinio@portalbenews.com.br

A governança societária é um pilar essencial para a proteção de sócios e dos negócios, especialmente em setores complexos e altamente regulados como logística e transporte marítimo, um ambiente naturalmente propenso a parcerias, joint ventures e estruturas com múltiplos investidores — muitas vezes de diferentes países — em que regras claras de governança e de proteção patrimonial são determinantes para a estabilidade e a rentabilidade da operação.

Além das matrizes de alçada (delegation of authority) e das políticas internas de grupos multinacionais, os acordos de sócios e demais contratos parassociais assumem papel central. São esses instrumentos que organizam a convivência entre investidores, disciplinam direitos econômicos e políticos e, sobretudo, reduzem o risco de conflitos ao longo do tempo.

Esse cuidado, que já deveria fazer parte da rotina das empresas, ganha agora um novo senso de urgência com a iminente reforma do Código Civil.

O novo artigo 1.085-A e o risco pouco visível

O anteprojeto propõe a inclusão do artigo 1.085-A, que trata dos direitos do sócio retirante, excluído ou falecido. O ponto que mais chama atenção está no inciso III: após o prazo legal de 90 dias para



apuração e pagamento de haveres, caso esse pagamento não tenha sido efetivado, o ex-sócio passa a ter direito a participar dos lucros da sociedade, de forma proporcional, até o efetivo recebimento de seus haveres.

Na prática, isso significa que um ex-sócio pode continuar economicamente vinculado ao desempenho da empresa, mesmo sem participar da gestão ou assumir riscos do negócio. Para a sociedade, o impacto é direto: resultados poderão ter que ser compartilhados com alguém que já não integra o quadro societário, simplesmente em razão de atraso na liquidação de haveres.

Em setores como o logístico e o marítimo — caracterizados por contratos de longo prazo e fluxos financeiros complexos — esse efeito pode gerar distorções relevantes.

A cláusula que muda tudo: “salvo disposição diversa”

A própria proposta legal, no entanto, traz uma saída estratégica: a regra só se aplica na ausência de previsão contratual em sentido diverso.

Isso significa que contratos sociais e acordos de sócios podem — e devem — disciplinar de forma clara como se dará o pagamento de haveres e quais serão os efeitos econômicos da saída de um sócio.

Sem essa previsão, a regra legal tende a se impor automaticamente, criando obrigações que muitas vezes não foram negociadas entre as partes.

Por que revisar agora?

Diante desse cenário, a revisão dos documentos societários deixa de ser uma boa prática e passa a ser uma medida preventiva essencial.

Cláusulas bem estruturadas podem:

- definir prazos e condições de pagamento de haveres;
- estabelecer critérios objetivos de atualização de valores;
- excluir ou modular o direito à participação em lucros após a saída;
- evitar incentivos ao atraso no pagamento;
- reduzir significativamente o risco de disputas.

Em outras palavras, o contrato passa a ser o principal instrumento de controle do novo risco legal.

Impactos práticos: subsidiárias e joint ventures

Para subsidiárias brasileiras de multinacionais, o tema é ainda mais sensível. A ausência de regras claras pode gerar desalinhamento com políticas globais, dificultar reportes à matriz e aumentar o risco de questionamentos internos sobre governança e controle.

Já nas joint ventures, o impacto tende a ser ainda mais direto, especialmente em situações de término antecipado das parcerias. Sem um regramento claro, o ex-sócio pode continuar participando dos lucros enquanto aguarda o pagamento de seus haveres, tornando a negociação de saída mais complexa, onerosa e potencialmente litigiosa.

Conclusão

A reforma do Código Civil reforça uma tendência clara no sentido de que contratos precisam ser completos, claros e alinhados às expectativas das partes, e a principal mensagem trazida pela proposta do artigo 1.085-A é simples: o silêncio contratual pode custar caro.

Assim, empresas com governança estruturada terão vantagem ao antecipar esse movimento, revisando seus contratos sociais e acordos de sócios para refletir sua realidade operacional aos seus e aos interesses econômicos de seus sócios investidores.

Por outro lado, empresas que não revisarem seus instrumentos societários correm o risco de assumir (e fazer com que seus sócios possam assumir) obrigações que nunca negociaram. Em um setor marcado por operações complexas e parcerias de longo prazo, antecipar-se a tais efeitos é mais do que um diferencial, é uma proteção essencial.

Sahelê Felício e os demais profissionais do Sammarco Advogados escrevem quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

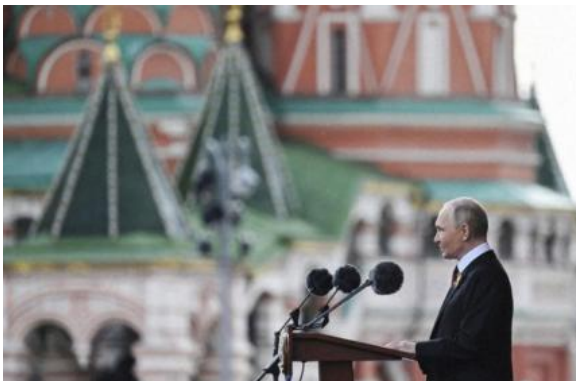
A REFORMA DO CÓDIGO CIVIL REFORÇA UMA TENDÊNCIA CLARA NO SENTIDO DE QUE CONTRATOS PRECISAM SER COMPLETOS, CLAROS E ALINHADOS ÀS EXPECTATIVAS DAS PARTES, E A PRINCIPAL MENSAGEM TRAZIDA PELA PROPOSTA DO ARTIGO 1.085-A É SIMPLES: O SILÊNCIO CONTRATUAL PODE CUSTAR CARO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/05/2026

INTERNACIONAL – RÚSSIA DECLARA CESSAR-FOGO NA UCRÂNIA

Em decisão unilateral, Ministério da Defesa anuncia pausa nos ataques na sexta-feira e no sábado para celebrar o ‘Dia da Vitória’

Do Estadão Conteúdo



O governo Putin avisou que, se a Ucrânia tentar interromper as comemorações de sábado, a Rússia realizará um ataque maciço com mísseis contra o centro de Kiev

O Ministério da Defesa da Rússia declarou um cessar-fogo unilateral na Ucrânia para sexta-feira, 8, e sábado, 9, em comemoração ao 81º aniversário da derrota da Alemanha nazista na Segunda Guerra Mundial, mas ameaçou retaliar contra Kiev caso a Ucrânia tente interromper as festividades do Dia da Vitória.

Em comunicado divulgado nesta segunda-feira, 4, o Ministério da Defesa afirmou esperar que a Ucrânia “siga o exemplo” em relação ao cessar-fogo para o feriado secular mais importante da Rússia. Não houve comentários imediatos das autoridades ucranianas.

Na semana passada, as autoridades decidiram suspender o tradicional desfile militar na Praça Vermelha, em Moscou, alegando preocupações com possíveis ataques ucranianos. A Ucrânia vem realizando ataques com drones em território russo para conter a invasão que já dura mais de quatro anos.

O Ministério da Defesa afirmou que, se a Ucrânia tentar interromper as comemorações de sábado, a Rússia realizará um “ataque maciço com mísseis contra o centro de Kiev”. O ministério alertou a população civil e os funcionários de missões diplomáticas estrangeiras sobre “a necessidade de deixar a cidade imediatamente”.

Durante anos, o Kremlin usou o desfile pomposo do Dia da Vitória para exibir seu poderio militar e influência global, sendo também uma fonte de orgulho patriótico. Mas o desfile na capital russa acontecerá sem tanques, mísseis e outros equipamentos militares pela primeira vez em quase duas décadas. Alguns dos desfiles menores realizados em outras partes do país também foram isolados por muros ou até mesmo cancelados por motivos de segurança.



A Segunda Guerra Mundial permanece um raro ponto de consenso na história conturbada da Rússia sob o regime comunista. A União Soviética perdeu 27 milhões de pessoas no que chamou de Grande Guerra Patriótica, entre 1941 e 1945, um enorme sacrifício que deixou uma profunda cicatriz na psique nacional.

Pilar do mandato

Vladimir Putin, que governa a Rússia há mais de 25 anos, transformou o Dia da Vitória em um pilar fundamental de seu mandato e tentou usá-lo para justificar a guerra na Ucrânia. O desfile do ano passado, em comemoração ao 80º aniversário, atraiu a Moscou o maior número de líderes mundiais em uma década, incluindo convidados de alto nível como o presidente chinês Xi Jinping, o presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva e o primeiro-ministro eslovaco Robert Fico.

Putin havia declarado um cessar-fogo unilateral de 72 horas a partir de 7 de maio de 2025, e as autoridades bloquearam a internet móvel em Moscou por vários dias para evitar ataques de drones ucranianos.

O Dia da Vitória é um raro evento histórico reverenciado por todos os atores políticos russos no período pós-soviético. Desde 2023, a Ucrânia se afastou da tradição russa e passou a celebrar a vitória de 1945 em 8 de maio, assim como os países ocidentais

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026

INTERNACIONAL – EUA AFUNDAM EMBARCAÇÕES EM ORMUZ

Segundo almirante americano, as unidades iranianas queriam acertar navios civis

Do Estadão Conteúdo

O almirante-chefe do Comando Central dos Estados Unidos, Brad Cooper, afirmou nesta segunda-feira, 4, que helicópteros militares norte-americanos afundaram seis pequenas embarcações iranianas que tinham como alvo navios civis no Estreito de Ormuz. É o mais recente teste ao cessar-fogo entre o Irã e os EUA.

O Irã lançou vários mísseis de cruzeiro, drones e pequenas embarcações contra navios que as Forças Armadas dos EUA estão protegendo, disse um alto comandante.

Cooper afirmou durante uma coletiva de imprensa que “todas e cada uma” das ameaças foram neutralizadas. Ele afirmou ainda que as Forças Armadas dos EUA conseguiram abrir um corredor no Estreito de Ormuz livre de minas iranianas, em um esforço para permitir que embarcações comerciais transitem pela estreita via.

Segundo Cooper, as Forças Armadas dos EUA também estabeleceram um “escudo defensivo” que inclui helicópteros e caças americanos para proteger os cargueiros que saem do estreito.

Em sua conversa com repórteres, Cooper se recusou a dizer se o cessar-fogo entre o Irã e os EUA havia terminado ou não, mas disse que foi o Irã que “iniciou o comportamento agressivo” no Estreito de Ormuz nesta segunda-feira.

Segundo ele, os EUA estão atuando como uma força defensiva “para oferecer uma proteção muito clara à navegação comercial, permitindo que os navios saiam do Golfo Árabe”. “É nisso que estamos focados”, disse Cooper.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

JUSTIÇA ACEITA RECUPERAÇÃO JUDICIAL DO GRUPO COTEMINAS APÓS DOIS ANOS DE NEGOCIAÇÕES

As dívidas do grupo chegam a R\$ 2 bilhões e nove empresas foram incluídas no pedido, entre elas as empresas do setor têxtil, além de uma fazenda e uma empresa do setor imobiliário

Por Filipe Vidon — São Paulo



O empresário Josué Gomes da Silva, presidente da Fiesp e dono do grupo Coteminas — Foto: Foto: Letícia Moreira/Folhapress

A Justiça de Minas Gerais homologou, nesta terça-feira (5), o Plano de Recuperação Judicial do Grupo Coteminas, fabricante de produtos têxteis para cama, mesa e banho dona das marcas Artex, MMartan, Santista e Casa Moysés. A decisão foi assinada pelo juiz Murilo Silvio de Abreu e encerra um longo imbróglio entre a empresa, seus credores e o fisco, iniciado com o pedido de recuperação em

2024.

Fundada em 1967 pelo ex-vice-presidente José Alencar (1931-2011), a companhia é controlada hoje por Josué Gomes da Silva, ex-presidente da Fiesp. O plano de reestruturação só foi aprovado em assembleia de credores em dezembro de 2025, na quarta tentativa desde o início do processo, e aguardava aval judicial desde então.

Um dos principais obstáculos à homologação era a exigência legal de regularidade fiscal. Segundo a decisão, 96,41% do passivo tributário total, equivalente a R\$ 848,9 milhões, foi equacionado por meio de transação com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) ou de parcelamentos em curso. O juiz entendeu que o patamar atingido satisfaz a finalidade da Lei de Recuperação Judicial, ponderando que exigir quitação integral imediata inviabilizaria a preservação da empresa.

O trecho mais delicado envolveu os débitos com o estado da Paraíba, estimados em R\$ 33,5 milhões. A Coteminas argumentou que a ausência de legislação estadual específica para parcelamento de dívidas de empresas em recuperação impossibilitava regularizar esse passivo, tese que o juiz acolheu, com base em precedente do Superior Tribunal de Justiça.



Fábrica da Coteminas, em Minas Gerais — Foto: Divulgação/Coteminas

Já para o estado de Minas Gerais, foi autorizada a constituição de hipoteca sobre um imóvel da Coteminas em Montes Claros, avaliado em R\$ 22,6 milhões, como garantia para viabilizar a transição tributária estadual. Essa medida foi solicitada pela própria Secretaria de Fazenda mineira como condição para formalizar o acordo.

A decisão também registra problemas imediatos de caixa. A Administração Judicial apontou débito de R\$ 490,7 mil em honorários não pagos referentes ao período de agosto de 2025 a abril de 2026, divididos entre os escritórios Inocência de Paula Sociedade de Advogados e a Credibilidade Administração Judicial. O juiz deu prazo de dez dias para quitação e alertou que a inadimplência reiterada pode levar à conversão da RJ em falência.

As dívidas do grupo chegam a R\$ 2 bilhões e nove empresas foram incluídas no pedido, entre elas as empresas do setor têxtil, além de uma fazenda e uma empresa do setor imobiliário. Na lista dos maiores credores estão o Banco Safra, Banco ABC, Banco do Brasil, Cemig (empresa de energia de Minas) e Louis Dreyfus Company do Brasil.

Entre as razões apresentadas pelos advogados da empresa para o pedido de recuperação judicial, estão dificuldades de liquidez (falta de recursos) trazidas pela pandemia de Covid-19. Além disso, a desvalorização do real frente ao dólar também impactou negativamente as operações da Coteminas, que tem alta alavancagem.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/05/2026

EVITAR SANÇÕES É UM DOS PONTOS PRIORITÁRIOS NA CONVERSA ENTRE LULA E TRUMP, DIZ ALCKMIN

Governo americano segue com investigações contra Brasil por supostas práticas desleais de comércio
Por Bernardo Lima — Brasília



Vice-presidente Geraldo Alckmin durante café com a imprensa no Ministério Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços — Foto: Foto: Cristiano Mariz/O Globo

O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou nesta terça-feira que evitar sanções será um dos pontos prioritários no encontro previsto para quinta-feira entre o presidente Lula e o presidente americano Donald Trump.

Em entrevista à Globo News, Alckmin voltou a ressaltar a relação comercial superavitária que o Brasil tem com os

Estados Unidos.

— Essa é uma preocupação, é um dos pontos prioritários da conversa, precisamos deixar muito claro para sociedade, opinião pública, e inclusive americanos, que o Brasil e os Estados Unidos tem comércio de superávit, dos dez produtos que eles mais exportam para nós, oito tem tarifa zero.

Outros temas econômicos fora da política tarifária americana também devem ser discutidos, como os minerais críticos.

— O presidente Lula tem colocado que não tem tema proibido, então vamos conversar, big techs, terras raras, data centers, política tarifária, não tarifária, tem uma agenda importante — completou.

Em fevereiro, o governo dos Estados Unidos convidou o Brasil a integrar uma nova coalizão internacional voltada ao fornecimento, à mineração e ao refino de minerais críticos. A proposta apresentada por Washington envolve parcerias para garantir o acesso a insumos como lítio, grafita, cobre, níquel e terras raras, além da criação de mecanismos de preço mínimo, com o objetivo.

A visita aos Estados Unidos foi marcada na semana passada em uma conversa por telefone entre os dois presidentes.

Em fevereiro, a Suprema Corte americana derrubou o tarifaço de 50% de Trump que atingia produtos brasileiros. Mas, dias depois da decisão, o presidente dos Estados Unidos fez questão de reafirmar que seu governo segue investigando o Brasil e a China por supostas práticas comerciais desleais.

Outro assunto que deve ser discutido é a possibilidade de os Estados Unidos classificarem as facções Primeiro Comando da Capital (PCC) e Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas. As autoridades brasileiras temem que a eventual classificação traga riscos à soberania nacional. Em março, o Departamento de Estado dos Estados Unidos afirmou ao GLOBO que o governo americano considera facções criminosas brasileiras uma ameaça relevante à segurança regional.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/05/2026

EM MEIO AO CASO MASTER, DINO VÊ 'ATROFIA INSTITUCIONAL E ASFIXIA ORÇAMENTÁRIA' DA CVM E PEDE PLANO PARA FISCALIZAÇÃO

Órgão poderá usar a íntegra do que arrecada em taxas, uma demanda antiga do 'xerife' do mercado financeiro

Por Pepita Ortega — Brasília



Flávio Dino — Foto: Brenno Carvalho

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal, determinou que a Comissão de Valores Mobiliários apresente um plano emergencial para reestruturar a atividade fiscalizatória do órgão. O ministro viu quadro de "carência fiscalizatória" do mercado de capitais e demandou uma "atuação repressiva de choque".

Para tanto, a CVM poderá usar íntegra da arrecadação da Taxa de Fiscalização dos Mercados de Títulos e Valores Mobiliários. Dino proibiu

quaisquer a retenção, por parte do governo, da receita bilionária gerada com a taxa. Segundo o ministro, atualmente, 70% da arrecadação era destinada ao Tesouro Nacional, deixando para apenas 30% para o financiamento da autarquia que fiscaliza o mercado de capitais.

A decisão foi assinada após audiência pública realizada nesta segunda. Segundo Dino, a partir dos debates se revelou um "quadro inequívoco de atrofia institucional e asfixia orçamentária da Comissão de Valores Mobiliários, em patente contraste com a dimensão e a complexidade do mercado por ela regulado"

Segundo o ministro, a proliferação de fraudes bilionárias no mercado de capitais confirma tal diagnóstico, a exemplo do escândalo do Banco Master.

"Aparentemente, o Banco teria desenvolvido atividades criminosas favorecidas pela facilidade de ocultação de informações obrigatórias e pela suposta ausência de exigências fiscalizatórias por parte dos órgãos reguladores. Tal contexto não apenas viabiliza tais condutas, como também estimula a infiltração do crime organizado no sistema financeiro e no mercado de capitais", anotou.

Para Dino, criticou o que chamou de "verdadeiro apagão regulatório" no mercado de capitais na última década. Para o ministro, "apenas o Estado permanecia às escuras, enquanto criminosos se expandiam pela economia nacional mediante estruturas complexas de fundos de investimento".

Lula e Alcolumbre oficiados



Dino ainda determinou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente do Congresso, Davi Alcolumbre (União-AP), sejam oficiados sobre as "dificuldades" que a incompletude do colegiado da CVM, órgão competente para o julgamento dos processos administrativos, acarretam para a missão da autarquia, "aumentando riscos no mercado de capitais, notadamente quanto à atuação de organizações criminosas, lavagem de dinheiro, corrupção, entre outros atos ilícitos".

Na audiência pública desta segunda, foi destacado que o órgão responsável por julgar as sanções no mercado de capitais está desfalcado, dependendo de indicações políticas para restaurar sua composição completa.

Nessa linha, o governo federal terá que se manifestar sobre a falta de membros do colegiado, apontando medidas mitigadoras para que os julgamentos não sejam prejudicados enquanto não se última a solução definitiva.

Planos

A CVM terá 20 dias para apresentar o planejamento, prevendo mutirões, fiscalizações extraordinárias, atribuição de gratificações temporárias e julgamentos de processos em horas extras para dar conta dos casos complexos que estão represados no órgão.

Segundo a decisão, a CVM deve instituir forças-tarefa para garantir a tramitação de processos sancionadores. Dino fala em uma "atuação repressiva de choque e celeridade processual".

Além disso, a CVM também terá de apresentar um plano complementar, a ser implementado a médio prazo, visando os próximos anos. Segundo Dino, tal planejamento deverá tratar das cinco necessidades do órgão:

- eliminar gargalos na fiscalização do mercado;
- eliminar gargalos nas atividades de gestão interna;
- ampliar a prevenção de irregularidades e fraudes com mais tecnologia;
- reduzir evasão de servidores;
- revisão remuneratória.

Exigências

Segundo Dino, os planos devem integrar tecnologia e recursos humanos e estabelecer um cronograma para a realização de concurso público para suprir a falta de inspetores e analistas no órgão.

Ainda deverão tratar da troca de dados com órgãos como o Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf), Ministério Público, Banco Central, Polícia Federal e Receita PARA "acelerar" investigações sobre lavagem de dinheiro, organizações criminosas e crimes tributários.

Conforme a decisão, a CVM também deverá implementar rotinas sistemáticas de autoria e verificação de lastro, com atenção especial aos Fundos de Investimento em Direitos Creditórios (FIDCs) de varejo e aos fundos de cota única, e mapear "zonas cinzentas" da regulação.

Esta última medida vai estabelecer uma fiscalização preventiva de inovações financeiras, como fintechs operadoras de crédito simulado, tokens e criptoativos, com o objetivo de "eliminar lacunas na atuação estatal e fortalecer a proteção do sistema financeiro e do mercado de capitais".

Orçamento

Para a implementação das medidas, o orçamento disponível para a CVM é o do total de arrecadação da Taxa de Fiscalização dos Mercados de Títulos e Valores Mobiliários, descontado a parcela relativa à Desvinculação das Receitas da União.

Segundo o ministro, o País instituiu a taxa arrecada mais de R\$ 1 bilhão anuais, mas ainda assim a CVM apresenta "estrutura defasada, com grave insuficiência de recursos humanos em todos os setores, escassez de atividades preventivas e baixa capacidade de resposta repressiva".

O ministro frisou que tal cenário torna o mercado "especialmente permeável a fraudes sistêmicas". Nessa linha, foi vedado que o Tesouro retenha outras partes da taxa destinada à fiscalização das atividades dos mercados de títulos e valores mobiliários, para garantir que o montante seja destinado a sua "finalidade específica".

"A retenção dos recursos arrecadados com a TFMTVM não aparenta configurar apenas uma afronta à lógica constitucional tributária, mas revela-se também como fator de vulnerabilização direta da segurança pública e da integridade da economia popular do país. Os custos sócioeconômicos são, evidentemente, muito maiores do que possíveis ganhos fiscais com a retenção dos recursos oriundos da taxa", anotou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/05/2026

INDÚSTRIA MOSTRA QUE IA NÃO É 'HYPE', DIZEM EXECUTIVOS

Representantes brasileiros do setor que estiveram na feira de Hannover, na Alemanha, debateram no Rio os impactos da tecnologia na área

Por Vinicius Neder



O mediador João Sorima Neto (à esquerda) comanda debate com Vervloet (Petrobras), Luiz César Caetano (Firjan), Gustavo Brito (Stefanini) e Mosquera (Siemens) — Foto: Fabiano Rocha

Pouco mais de três anos após a apresentação da inteligência artificial (IA) generativa para o uso do grande público, com o lançamento do ChatGPT, está claro que a nova tecnologia não é apenas modismo e será fundamental para avanços de eficiência e produtividade na indústria. A avaliação é de executivos brasileiros que participaram da Hannover Messe 2026,

a tradicional feira de negócios e tecnologia da indústria, considerada a maior do mundo, organizada anualmente em Hanôver, na Alemanha.

Quando o assunto é tecnologia, é comum algumas ferramentas ou inovações nascentes virarem moda e serem tratadas como tendência, mas depois acabarem abandonadas. É o que no jargão do mundo da tecnologia se chama de hype. Esse não parece ser o caso da IA, disse Gustavo Brito, CEO global da Stefanini Manufacturing, a divisão de soluções para a indústria da multinacional brasileira de tecnologia da informação. Isso porque as ferramentas tecnológicas têm sido aplicadas com uma "abordagem consultiva", entendendo as necessidades das fábricas.

— Temos mais de 200 modelos em base industrial, que conseguem monetizar decisões baseadas em dados e algoritmos — afirmou Brito durante o Download Hannover Messe 26, debate realizado no auditório da Editora Globo, no Rio, que analisou as tendências observadas na feira industrial alemã.

Firjan aponta obstáculos

Novas ferramentas que usam IA são uma realidade, mas a aplicação de tecnologias de fronteira na indústria brasileira enfrenta os obstáculos estruturais de sempre, ponderou o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Luiz César Caetano. Dificuldade de acesso ao crédito, juros altos, regulação excessiva, infraestrutura deficiente e baixa qualificação da mão de obra são alguns deles.

— Temos um caminho (de obstáculos) ainda a superar. Se não fizermos esse caminho, não chegaremos nem ao hype — alertou Caetano.

Francisco Vervloet, gerente executivo de Relacionamento Institucional da Petrobras, afirmou que os investimentos em IA na estatal são “intensivos” — R\$ 500 milhões, no plano de cinco anos — e já dão retorno. Um dos projetos que usam a tecnologia lança mão de “cães-robôs” para fazer manutenção em plataformas em alto-mar e já resultou numa economia de R\$ 1 bilhão por ano, ao otimizar as paradas programadas. Em outra frente, a estatal tem usado a IA generativa para melhorar a eficiência das consultas aos manuais de protocolos operacionais de engenharia.

Luis Mosquera, vice-presidente Jurídico, de Relações Governamentais e Sustentabilidade da gigante alemã Siemens, citou dois exemplos. O primeiro é o uso dos chamados “gêmeos digitais”, ferramenta que simula o funcionamento de novos produtos ou soluções industriais, prevendo falhas e permitindo avaliar o possível desempenho do futuro lançamento. O segundo é uma solução para manutenção de trens e metrô. Tipicamente, os equipamentos são retirados de operação, uma vez por dia, segundo Mosquera, para que funcionários façam a inspeção visual, por baixo das unidades, para verificar a necessidade de reparos. Agora, a Siemens trabalha com câmeras nos trilhos, que permitem escanear os vagões por baixo e analisar as imagens automaticamente, durante a operação corriqueira.

— Imagina o ganho de eficiência, quanto sobra em dinheiro, porque não parou o trem quando não tinha problema algum? — questionou Mosquera. — IA não é hype, está sendo incorporada e está só começando. Vai transformar a nossa vida como a eletricidade e a internet.

Os executivos participantes do Download Hannover Messe 26 também destacaram o papel do Brasil na feira alemã, com representantes do governo e do setor empresarial.

Câmara Brasil-Alemanha

O Brasil foi o país-destaque da feira deste ano, representado por 800 empresários e executivos de 300 empresas, e o presidente Lula abriu o evento ao lado do chanceler alemão, Friedrich Merz.

— O Brasil é parceiro estratégico para a Alemanha — disse o diretor executivo de Desenvolvimento de Negócios da Câmara Brasil-Alemanha de São Paulo, Bruno Vath Zarpellon, ressaltando a importância da assinatura de um novo acordo de tributação entre os dois países, tido como fundamental para liberar todo o potencial do tratado comercial entre Mercosul e União Europeia, em termos de comércio e investimentos.

O evento Download Hannover Messe 26 foi realizado por GLOBO e Valor, com apoio da Firjan, e o debate foi mediado pelo jornalista João Sorima Neto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/05/2026

BRASIL E EUA NEGOCIAM ACORDO DE COMBATE AO NARCOTRÁFICO E ASSUNTO SERÁ TRATADO NA REUNIÃO ENTRE TRUMP E LULA

Por Miriam Leitão



Trump e Lula devem se encontrar em Washington nesta quinta-feira — Foto: Ricardo Stuckert / Presidência da República/ 26-10-2025

O governo brasileiro tem a expectativa de que seja assinado um acordo de cooperação para o combate ao narcotráfico na conversa entre os presidentes Lula e Donald Trump. É a informação que eu obtive junto a uma alta fonte do governo. Se as conversas avançarem nas próximas horas os ministros da Fazenda, Dario Durigan,



e da Justiça Wellington Lima e Silva, iriam também na viagem a Washington para o encontro marcado entre os dois líderes para esta quinta-feira.

Bolsonaristas veem possível desgaste para Eduardo com reunião entre Lula e Trump: Outros aliados, porém, veem oportunidade de esvaziamento do discurso de soberania do petista
Lula deve usar encontro com Trump para tentar mostrar força em momento de crise com o Congresso: Presidente brasileiro tentará desarmar os planos de Flávio Bolsonaro para se vender como aliado do americano na campanha

O assunto é considerado da maior importância dentro do governo porque permitirá aumento da cooperação na área de lavagem de dinheiro e tráfico de armas e drogas.

O governo Trump como se sabe quer classificar as facções criminosas que atuam no Brasil como organizações terroristas. Isso o governo brasileiro teme porque poderia ser interpretado como permissão para intervenção americana de consequências imprevisíveis. Mas aumento da troca de informações e de investigações conjuntas em áreas que ajudem a estrangular o crime é considerado muito bem vindo.

A Casa Branca até a manhã desta terça não havia confirmado ao público a reunião desta quinta-feira, mas tem trabalhado como se estivesse sim oficializado, tratando de todos os detalhes para o encontro. Várias pessoas estão envolvidas daqui e dos Estados Unidos preparando a conversa.

No governo brasileiro o que se diz é que o importante é haver diálogo, e esse vai ser o foco principal do Brasil nesse encontro: manter abertos os canais de diálogo.

Outro tema que está sendo preparado para a conversa são as respostas brasileiras à investigação da chamada Seção 301 que avalia se há concorrência desleal no comércio por parte do Brasil. Como no fim das contas as tarifas acabaram sendo reduzidas, depois da decisão da Suprema Corte, e ficaram em torno de 10%, o risco que o Brasil teme é de essas investigações com base na lei de comércio abram novas altas tarifárias;

— Só a investigação de trabalho análogo à escravidão tem 80 perguntas. Por isso é importante ter diálogo para não ficar tudo entregue ao USTR (escritório comercial da Casa Branca) – me disse uma fonte do governo.

Por que fazer o Novo Desenrola: Diante do alto endividamento, o governo precisava agir. Que muitas famílias quitam suas dívidas e mais brasileiros possam dormir melhor

Há outros temas em debate, é possível que falem sobre a guerra e seus efeitos na economia, que têm sido muito pesados nos dois países, mas o que está atraindo mais a atenção neste momento são esses dois temas.

—Esses dois temas (narcotráfico e investigações de comércio) são os mais importantes, mas estamos nos preparando para discutir outros assuntos também. Usando uma velha expressão queremos “agenda positiva” e a grande preocupação é manter o diálogo em alto nível - disse a fonte que eu ouvi.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

VENDA DE ATIVOS DA RAÍZEN NA ARGENTINA DEVE SAIR EM MAIO

Multinacional Mercuria se junta a parceiros locais para assumir negócios da empresa brasileira
Por Cynthia Declodt (Broadcast) e Altamiro Silva Junior (Broadcast)

A Mercuria Energy Group, um dos maiores grupos independentes de energia e commodities do mundo, com sede na Suíça, e os empresários argentinos José Luiz Manzano e Daniel Vila devem anunciar a partir do meio de maio a conclusão da aquisição dos ativos da Raízen na Argentina, apurou a Coluna.

A Raízen tem no país vizinho uma rede de mil postos com a bandeira Shell e uma refinaria Foto: Divulgação/Shell



O negócio é avaliado entre US\$ 1 bilhão e US\$ 1,5 bilhão e envolve uma rede de cerca de mil postos de combustível Shell e a refinaria Dock Sud, com capacidade de processamento de 100.000 barris diários, ficando atrás apenas de duas outras refinarias da estatal YPF. As propostas vinculantes foram apresentadas em novembro do ano passado, conforme antecipou a Coluna.

As diligências já foram realizadas e a formalização do contrato é o que resta a ser feito ainda, disseram fontes à Coluna. A aquisição pode ter impacto na configuração concorrencial do setor de petróleo argentino, ampliando o alcance dos negócios

que a Mercuria e o dos dois empresários argentinos já têm no segmento. Eles são sócios na Phoenix Global Resources, uma companhia argentino produtora de petróleo que com a aquisição poderá verticalizar suas operações, incluindo além da produção, o refino, transporte e comercialização.

Empresários têm diversos negócios

Manzano e Vila são dois empresários conhecidos na Argentina e também têm negócios em parceria com a Mercuria na Mineradora Aguilar, na exploração de prata e com investimentos previstos em lítio e urânio. Manzano e Vila são ainda donos do segundo maior grupo de mídia da Argentina, o Grupo America, e acionistas das distribuidoras de energia Edenor e Edemsa.

Antes de se tornar um empresário, Manzano ficou conhecido pela atuação na política argentina. Foi ministro do Interior durante o governo de Carlos Menem, nos anos 1990, além de deputado nacional. Já Vila passou de empregado de Manzano a sócio do empresário, atuando nos negócios de comunicação e também em petróleo, turismo e energia elétrica.

A venda das operações da Raízen na Argentina faz parte da reorganização financeira da companhia, o maior problema neste momento do Grupo Cosan, que opera a Raízen em parceria com a Shell. Um plano de recuperação extrajudicial está sendo negociado entre a Raízen, bancos e detentores de títulos de dívida externa e local, e os recursos levantados devem ser destinados, em parte, para o pagamento de credores, acrescentam as fontes. A intenção da Raízen é fechar um acordo e levar o plano para homologação judicial em junho.

Antes de abrir o processo competitivo, a Raízen chegou a ter conversas bilaterais com a estatal de energia da Arábia Saudita, Saudi Aramco, mas as negociações não prosperaram. A Raízen adquiriu os negócios na Argentina da Shell em 2018. Na época, a refinaria, segunda maior da Argentina, foi avaliada em US\$ 1 bilhão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/05/2026

CDHU RETOMA LICITAÇÃO DE PROJETO HABITACIONAL DE R\$ 1,2 BI NA GRANDE SÃO PAULO

Edital prevê contratação de 3,8 mil moradias entre Guarulhos, Arujá e Itaquaquetuba

Por Circe Bonatelli (Broadcast)

O governo de São Paulo lançou o edital para contratação de 3,8 mil moradias populares, com investimentos previstos de R\$ 1,2 bilhão. O local do projeto é um terreno com 2 milhões de m² na divisa entre as cidades de Guarulhos, Arujá e Itaquaquecetuba, mais conhecido como Fazenda Albor.



Conjunto habitacional da CDHU Foto: Divulgação/CDHU

Esta não é a primeira vez que o governo estadual tenta tirar do papel um empreendimento imobiliário nessa região. Há dez anos, foi estruturada uma parceria público-privada para destravar os investimentos, e construtoras como MRV, Tenda e Cury chegaram a olhar o projeto, mas o interesse no negócio não se confirmou.

O terreno sofreu invasões e passou por processos de reintegração de posse ao longo dos anos, numa disputa que ainda não foi finalizada. Na nova tentativa de emplacar um projeto ali, o governo deixou as áreas ocupadas irregularmente fora da licitação para reduzir a complexidade do processo.

Modelo mudou

A nova licitação está a cargo da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), estatal de habitação e proprietária do terreno. Para atrair interessados, a CDHU mudou o modelo da licitação, que agora será um processo competitivo - espécie de leilão. A abertura das propostas ocorrerá no dia 26 de junho.

O vencedor da disputa será aquele que oferecer o menor valor de aporte da CDHU, ou seja, aquela que demandar menos recursos públicos para viabilizar o projeto. Segundo o edital, a CDHU vai aportar até R\$ 732 milhões (60% do total), enquanto os R\$ 468 milhões restantes (40%) ficarão a cargo do parceiro privado.

O dinheiro público será usado para a infraestrutura (saneamento, energia, ruas, calçadas e outros equipamentos, como creches), enquanto os recursos privados vão para as obras das moradias. A venda dos imóveis será feita pela própria CDHU, o que também diminui o risco das empresas de comercializar e receber o pagamento das moradias.

‘Precisamos fazer alguma coisa’

“Se vai dar certo? O que não dá certo é ficar com o terreno parado. Precisamos fazer alguma coisa com ele”, afirma o presidente da CDHU, Reinaldo Iapequino, em entrevista à Coluna. “Nessa parceria, CDHU ficou com o risco de demanda. Muitas empresas têm interesse em participar, mas temem a dificuldade de conseguir vender por causa da competição de outros programas, como o Minha Casa Minha Vida. Procuramos facilitar”.

Na licitação, o terreno de 2 milhões de m² foi dividido em três lotes que estão abertos a propostas. O lote 1 terá 1.080 moradias; o lote 2, 1.769 unidades; e o 3, 984 unidades. As obras deverão ser entregues em até seis anos. Já a contrapartida da CDHU para a empresa será paga ao longo de 12 anos. Iapequino reconhece que isso gera um descasamento para o caixa dos proponentes. A solução, segundo ele, será a emissão de um Certificado de Recebível Imobiliário (CRI), lastreados no fluxo de pagamentos da estatal paulista.

Do total de moradias, 80% irão para famílias com renda mensal de até cinco salários mínimos, e os 20% restantes, para aquelas até dez salários mínimos. O edital prevê que 75% das moradias sejam apartamentos em prédios de até 11 andares, e 25%, em casas do tipo sobrados. “Muitas vezes encontramos dificuldade em convencer as famílias em áreas de risco a se mudarem para um apartamento. Entendemos que oferecer uma casa, sem despesa de condomínio, facilita o reassentamento”, diz o presidente da CDHU.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/05/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

COREIA DO SUL ESTUDA ADERIR A PLANO DE NAVEGAÇÃO DE TRUMP PARA ORMUZ

Incêndio em navio sul-coreano foi controlado e não há vítimas; Trump diz que a embarcação foi atacada pelo Irã

Por Heejin Kim e Jonathan Saul, Em Reuters — Seul



Outdoor em rua de Teerã faz referência a Ormuz em 27 de abril — Foto: Majid Asgaripour-WANA/REUTERS

A Coreia do Sul está avaliando se deve aderir ao plano do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, de ajudar navios a transitarem pelo Estreito de Ormuz, disse uma autoridade nesta terça-feira, após uma explosão e incêndio em uma embarcação operada por sul-coreanos na via marítima.

Trump atribuiu o incidente de segunda-feira a um ataque iraniano, enquanto o ministério das Relações Exteriores da Coreia disse que a causa do incêndio só será confirmada após o navio ser rebocado de volta ao porto.

O navio de carga, com bandeira do Panamá e operado pela empresa sul-coreana HMM, estava vazio e ancorado quando ocorreu a explosão e o incêndio. O ministério informou que não houve vítimas e que o fogo foi extinto. O navio, chamado HMM Namu, será rebocado para um porto próximo para avaliação de danos e reparos, acrescentou.

A Coreia do Sul acredita que a “segurança das rotas marítimas internacionais e a liberdade de navegação devem ser protegidas sob o direito internacional”, disse Choi Soung-ah, secretária presidencial, destacando a participação de Seul em esforços internacionais para normalizar as cadeias globais de transporte marítimo.

“Nesse contexto, estamos observando as declarações do presidente Trump relacionadas a isso”, afirmou. Uma mensagem de texto da Casa Azul confirmou que o governo está analisando a sugestão de Trump de participar de um plano para liberar a navegação no estreito.

Ormuz em disputa

Em uma publicação nas redes sociais, Trump disse que o Irã disparou contra um navio operado por sul-coreanos e outros alvos enquanto os EUA lançavam sua operação para abrir o estreito. Ele sugeriu que a Coreia do Sul poderia se juntar ao esforço. Em tempos normais, cerca de um quinto do petróleo mundial e do gás natural liquefeito passa por essa via.

A Coreia do Sul enviará autoridades ao Golfo para investigar o navio danificado, informou o gabinete presidencial, acrescentando que levará vários dias para analisar a causa do incêndio.

Um porta-voz da HMM disse que os 24 tripulantes permanecem a bordo da embarcação, que tem capacidade para 35 mil toneladas de carga geral. O incêndio começou na casa de máquinas e imagens de câmeras de vigilância mostraram que ele foi controlado, disse o porta-voz.

O grupo britânico de gestão de riscos marítimos Vanguard afirmou que as autoridades investigarão se os danos podem ter sido causados por um ataque, uma mina marítima à deriva ou outro objeto externo.

Em resposta ao incidente, o ministério dos Oceanos e Pescas da Coreia do Sul disse nesta terça-feira que pediu às embarcações sul-coreanas na região que se deslocassem para áreas mais seguras e informou que as autoridades estão em contato próximo com empresas de navegação e navios retidos.

O governo sul-coreano afirmou que 26 embarcações com bandeira do país estavam retidas nas proximidades do Estreito de Ormuz. O país tem sido cauteloso em se envolver diretamente no conflito no Oriente Médio.

Seul já havia dito anteriormente que consideraria cuidadosamente o pedido de Trump para enviar navios a fim de garantir passagem segura pela via marítima, embora tal medida exija aprovação legislativa. O ministro das Relações Exteriores do país enviou recentemente um emissário especial ao Irã para discutir a situação no Oriente Médio.

A Coreia do Sul já mantém algumas forças no Oriente Médio após ter destacado, em 2009, uma unidade para escoltar seus navios mercantes que navegavam perto da costa da Somália. Desde então, passou a enviar rotações de destróieres com um helicóptero de ataque e cerca de 260 tripulantes.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/05/2026

HÁ SUSPEITA DE TRANSMISSÃO DE HANTAVÍRUS DE PESSOA PARA PESSOA EM NAVIO, MAS RISCO É BAIXO, DIZ OMS

Um casal holandês e um cidadão alemão morreram, enquanto um cidadão britânico foi evacuado do cruzeiro e está em terapia intensiva na África do Sul, disseram autoridades

Por Olivia Le Poidevin e Charlotte Van Campenhout, Em Reuters — Genebra e Amsterdã



O navio de cruzeiro MV Hondius atraca no porto de Cabo Verde, enquanto os passageiros não foram autorizados a desembarcar devido a suspeitas de hantavírus a bordo — Foto: REUTERS/Stringer

A Organização Mundial da Saúde (OMS) afirmou nesta terça-feira (5) que suspeita que uma rara transmissão de hantavírus de pessoa para pessoa tenha ocorrido entre contatos próximos a bordo de um navio de cruzeiro de luxo onde há sete casos confirmados ou suspeitos.

Um casal holandês e um cidadão alemão morreram, enquanto um cidadão britânico foi evacuado do navio e está em terapia intensiva na África do Sul, disseram autoridades. Outros três casos suspeitos envolvem pessoas que ainda estão a bordo, uma delas com febre leve.

A agência de saúde da Organização das Nações Unidas (ONU) disse que sua hipótese de trabalho é que o caso inicial (o casal, que embarcou na Argentina) foi infectado fora do navio, possivelmente durante atividades como observação de aves, e que a transmissão entre humanos pode ter ocorrido a bordo.

O navio de cruzeiro atingido pelo surto está isolado próximo a Cabo Verde, um país insular no Atlântico, na costa oeste da África, e não tem permissão para desembarcar passageiros.

A OMS informou que o foco agora é evacuar os dois passageiros doentes que ainda estão a bordo para a Holanda e, em seguida, o navio deve seguir para as Ilhas Canárias.

A transmissão de pessoa para pessoa é incomum, e a OMS reiterou que o risco para o público em geral é baixo em uma doença que normalmente se espalha por roedores infectados e raramente passa entre humanos. As pessoas geralmente se infectam com hantavírus por meio do contato com roedores infectados ou com sua urina, fezes ou saliva.

No entanto, uma disseminação limitada entre contatos próximos já foi observada em surtos anteriores com a cepa Andes, que a OMS acredita poder estar envolvida neste caso.

“Achamos que pode haver alguma transmissão de pessoa para pessoa ocorrendo entre contatos muito próximos, como marido e esposa, ou pessoas que compartilharam cabines”, disse Maria Van Kerkhove, diretora de preparação e prevenção de epidemias e pandemias da OMS, a jornalistas em Genebra.

“Algumas pessoas no navio eram casais e dividiam quartos, o que representa um contato bastante íntimo”, acrescentou.

Van Kerkhove afirmou que a hipótese atual é que o vírus envolvido seja o hantavírus Andes, presente na América do Sul, incluindo a Argentina, e que testes estão em andamento. O navio Hondius partiu de Ushuaia, no sul da Argentina, em março.

Qualquer pessoa com sintomas no navio e aqueles que cuidam de pacientes estão usando equipamentos completos de proteção individual, com suprimentos adicionais levados ao navio.

Procedimentos de desinfecção estão sendo realizados a bordo. A OMS informou que foi comunicada de que não há ratos no navio.

Embora a OMS tenha dito que o navio seguiria para as Ilhas Canárias, o Ministério da Saúde da Espanha afirmou que ainda não tomou decisão sobre recebê-lo. “Dependendo dos dados epidemiológicos coletados do navio durante sua passagem por Cabo Verde, será tomada uma decisão sobre qual porto é mais apropriado”, disse.



O navio de cruzeiro MV Hondius atraca no porto de Cabo Verde, enquanto os passageiros não foram autorizados a desembarcar, devido à investigação das autoridades de saúde sobre casos suspeitos de hantavírus a bordo — Foto: REUTERS TV via REUTERS

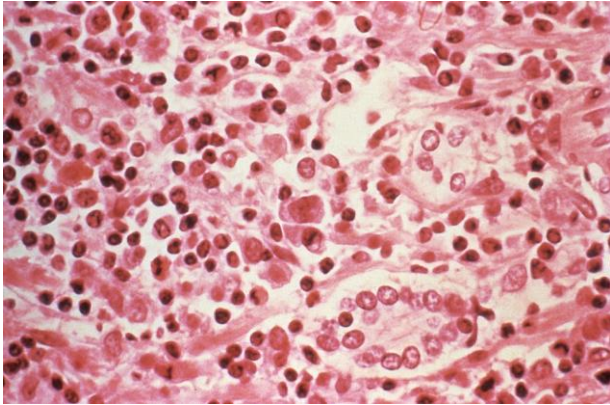
Viagem começou no sul da Argentina

Cerca de 150 pessoas estão retidas no navio Hondius, que transportava principalmente passageiros britânicos, americanos e espanhóis

em um cruzeiro de luxo que partiu do extremo sul da Argentina no fim de março. A viagem incluiu a Península Antártica, a Geórgia do Sul e Tristan da Cunha — algumas das ilhas mais remotas do planeta.

O cruzeiro foi divulgado como uma expedição de natureza à Antártica, com preços entre 14 mil e 22 mil euros (US\$ 16 mil a US\$ 25 mil).

O primeiro passageiro afetado, um homem holandês, morreu em 11 de abril. Seu corpo permaneceu a bordo até 24 de abril, quando foi desembarcado em Santa Helena, com sua esposa acompanhando o repatriamento, informou a Oceanwide Expeditions.



Estudo micrográfico de tecido hepático de um paciente com síndrome pulmonar por hantavírus — Foto: Centros de Controle e Prevenção de Doenças/Divulgação via REUTERS

Sua esposa, que apresentava sintomas gastrointestinais ao desembarcar, piorou durante um voo para Joanesburgo e morreu ao chegar ao pronto-socorro em 26 de abril, informou a OMS, acrescentando que o rastreamento de contatos estava em andamento para os passageiros daquele voo.

Autoridades sul-africanas confirmaram que o paciente britânico, que está sendo tratado em um hospital de Joanesburgo, testou positivo para hantavírus. A Holanda confirmou o vírus na mulher holandesa que morreu.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/05/2026

FACHIN DIZ QUE INSTITUIÇÕES SÃO DESAFIADAS A DAR 'RESPOSTA FORTE' A ESCÂNDALOS COMO O MASTER

Presidente do STF afirmou que papel de todas as instituições é o de mostrar que casos como esse "merecem a devida sanção mediante a prévia e adequada apuração"

Por Giulia Colombo, Valor — Brasília

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, disse nesta segunda-feira (4) que os Três Poderes estão sendo desafiados a dar "resposta forte" a "escândalos", como os do Banco Master. A jornalista, o ministro comentou que o papel de um tribunal constitucional, como o Supremo, e todas as instituições, é o de mostrar que casos como esse "merecem a devida sanção mediante a prévia e adequada apuração".

"Todo tribunal constitucional é, antes de tudo, um produtor de confiança e um empreendedor de legitimidade. Os tribunais constitucionais, no caso do Brasil, o Supremo Tribunal Federal, e os demais Poderes, todas as instituições, estão sendo desafiados a dar uma resposta forte, positiva para demonstrar que, no Brasil, escândalos dessa natureza merecem a devida sanção mediante a prévia e adequada apuração", disse Fachin durante o lançamento da Revista Suprema, na biblioteca da Corte.



Fachin — Foto: Victor Piemonte/STF

Mais cedo, ao participar de uma audiência pública sobre a capacidade fiscalizatória e a eficiência da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) no STF, Fachin também disse que escândalos recentes envolvendo o mercado financeiro "mostram a exata consequência nefasta da ausência de limites e de controle".

"Ao lado de apurar e sancionar quem eventualmente tenha incorrido em desvio, é fundamental discutir macroscopicamente as causas da ausência de limite e controle".

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ONE FECHOU 2025 COM LUCRO LÍQUIDO DE US\$ 338 MILHÕES

Da Redação Navegação 05/05/2026 - 16:43



A Ocean Network Express (ONE) empresa de navegação especializada no transporte de contêineres com sede em Singapura, divulgou, na última semana, os resultados financeiros para o ano fiscal de 2025, compreendido de abril de 2025 a março de 2026. A receita do quarto trimestre do período foi de 4.042 milhões de dólares. O resultado, informou a companhia, que opera frota de mais de 280 navios com capacidade superior a 2,2 milhões de TEUs, em mais de 120 países, elevou a receita total do ano fiscal de 16.620 milhões de dólares e o lucro líquido anual para 338 milhões de dólares.

Jeremy Nixon, CEO da ONE, explicou que foi registrada grande volatilidade nas atividades da empresa no quarto trimestre do ano fiscal de 2025 e atribuiu o resultado positivo ao longo do período a rigoroso controle de custos e à eficiência operacional. De acordo com Nixon, o ambiente global continua complexo e volátil, mas a empresa mantém a expectativa de voltar a ter números positivos no ano fiscal de 2026.

O executivo afirmou que, diante dos desafios para o setor marítimo causados pela situação geopolítica internacional, a segurança de seus empregados, das operações, das embarcações e das cargas é a principal prioridade da empresa no início do novo ano fiscal. "Manteremos uma rede confiável e alavancaremos um modelo operacional enxuto e ágil para oferecer o melhor serviço a nossos clientes", disse Nixon.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/05/2026

MPOR ESTUDA REATIVAR HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO PARA REDUZIR PREÇOS DE ALIMENTOS E MELHORAR ABASTECIMENTO NO INTERIOR

Da Redação Navegação 05/05/2026 - 16:43



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, nesta terça-feira (5), que iniciou estudos para a reativação da Hidrovia do Rio São Francisco com objetivo de reduzir o custo do transporte de cargas, o impacto sobre o preço dos alimentos e melhorar o abastecimento de cidades do interior, com mais regularidade na chegada de produtos essenciais à população. A expectativa, segundo a pasta, é, além de ampliar a circulação de mercadorias e criar empregos nos setores de transporte, operação portuária, comércio e serviços.

O projeto de reativar a Hidrovia do São Francisco prevê investimentos para melhorar a navegabilidade do rio e na infraestrutura ao longo do percurso, com Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4). A proposta inclui garantir o acesso de cidades ribeirinhas ao transporte hidroviário e fortalecer a integração logística entre regiões do interior.

De acordo com o MPor, atualmente o trecho navegável da hidrovia tem 1.371 quilômetros, entre Pirapora em Juazeiro, na Bahia, e Petrolina, em Pernambuco, com potencial para atender a 505 cidades e cerca de 11,4 milhões de pessoas. A estimativa inicial é de movimentação de até cinco milhões de toneladas no primeiro ano de operação, e, entre as principais cargas previstas, estão grãos, como soja, milho e algodão, além de fertilizantes, calcário e gesso, insumos à produção agrícola.

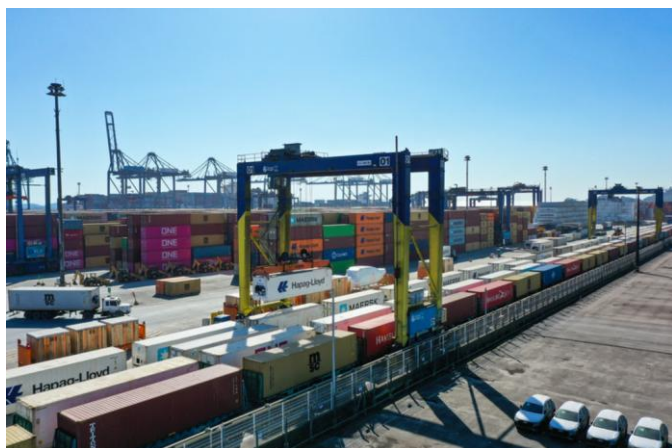
A gestão da hidrovia será transferida do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), em articulação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como parte da reorganização da governança do modal hidroviário. Segundo o ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca, a reativação da hidrovia visa ampliar a integração de regiões que dependem do rio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/05/2026

PROJETOS DE EXPANSÃO DE TERMINAIS SÃO ENQUADRADOS NO REIDI

Por Danilo Oliveira Portos e logística 04/05/2026 - 23:22



Regime especial abrange suspensão de Pis e Cofins para ampliações, reforços e melhorias, incluindo eletrificação de equipamentos em Paranaguá

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou, nos últimos dias, o enquadramento de projetos de terminais portuários para habilitação no Regime especial de incentivos para o desenvolvimento da infraestrutura (Reidi). Entre eles está o projeto relativo à terceira fase da expansão do Tecon Salvador (BA), operado pela Wilson Sons. A estimativa é que a suspensão de Pis e Cofins reduza, de R\$ 683,2 milhões para

R\$ 650,7 milhões, os investimentos previstos pela arrendatária do Porto de Salvador.

Outro projeto enquadrado envolve a expansão IV do Porto Itapoá (SC), que prevê a implantação de 8 novos gates de entrada, sendo um deles reservável, no pátio já existente. As obras incluirão fundação, instalação de dutos subterrâneos com meio-fio de proteção, estrutura metálica de cobertura e fechamento lateral. Também serão instaladas em Itapoá balanças rodoviárias nos novos gates e executadas adequações de fluxo, com nova sinalização horizontal e vertical, sinaleiros e a implementação de uma via de mão inglesa para otimizar a circulação.

Está prevista ainda a abertura do acesso noroeste, com a abertura e pavimentação de uma estrada com comprimento em torno de 160m e faixa de domínio de 25m de pavimentação asfáltica, juntamente com estruturas de apoio e demais vias de acesso para suportar veículos de projeto de 74t. As melhorias devem envolver uma plataforma de terraplenagem com 18,5m e uma pista de rolagem num total de 7,5m.

Com a suspensão de PIS e Cofins, a expansão de Itapoá deve passar de R\$ 115,4 milhões para R\$ 104,7 milhões. O impacto do benefício será de aproximadamente R\$ 10,7 milhões, sendo R\$ 3,8 milhões na parte de bens e outros R\$ 6,8 milhões na parte de serviços.

Nesta segunda-feira (4), foi enquadrado o projeto de eletrificação do Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR). O escopo abrange a eletrificação do pátio de contêineres do TCP, com a transformação de 37 pórticos de pátio (transtêineres) atualmente movidos a diesel para elétricos. Com a suspensão de Pis e Cofins, o valor do investimento passa de R\$ 203,5 milhões para R\$ 192,7 milhões.

Outro enquadramento diz respeito ao projeto de expansão de área (Berço 36), readequação da retroárea do Berço 37, modernização e aumento de capacidade do terminal XXXIX, proposto pela Empresa Terminal XXXIX de Santos (SP). Após a suspensão dos tributos, valor passa de R\$ 930,3 milhões para R\$ 851,6 milhões.

O ministério também enquadrou o projeto para a ampliação de 66 metros do píer de atracação dos navios, proposto pela empresa que administra o Terminal Santa Catarina (Tesc), que opera em São Francisco do Sul (SC). A previsão é que, após a suspensão, os investimentos passem de R\$ 75 milhões para R\$ 68 milhões.

Conforme as portarias de habilitação ao Reidi, as empresas deverão informar ao Ministério de Portos e Aeroportos quando houver a conclusão do projeto ou o pedido de cancelamento da habilitação no regime especial, no prazo de 30 dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2026

NOVAS OPERAÇÕES VÃO PRESSIONAR DESENVOLVIMENTO DE ACESSOS TERRESTRES NO AÇU

Por Danilo Oliveira Portos e Logística 04/05/2026 - 22:38



Expansão prevista para os próximos anos vai demandar planejamento e investimentos para acompanhar fluxo de cargas que chegam e partem do complexo portuário, no Norte Fluminense

A expansão das operações no Porto do Açu (RJ) vai gerar investimentos em infraestrutura de acessos terrestres ao complexo portuário nos próximos anos. O diretor de terminais e logística da empresa, João Braz, explicou que o perfil das cargas vai aumentar o fluxo de caminhões que acessam o porto. Como as movimentações de petróleo se dão por transbordo e as de minérios por dutos, o trânsito de

veículos na área de influência do empreendimento cresce a partir da maturação dos demais terminais, como o multicargas (T-Mult), e dos clientes do setor de petróleo e gás, que prestam apoio para atividades offshore.

Entre as novas operações no horizonte está o terminal de líquidos (TLA), com previsão de entrada em operação prevista para ocorrer entre o final de 2026 e o início de 2027. A expectativa da administração do terminal privado é que a construção dos primeiros 11 tanques fique pronta entre agosto e setembro de 2026. O TLA será operado pela Vast Infraestrutura, que está ampliando o portfólio de serviços por meio da combinação de operações de dutos e tanques de armazenagem voltados para o mercado de petróleo e demais líquidos.

Durante a 30ª Intermodal South America, em abril, a empresa que administra o complexo em São João da Barra, no Norte Fluminense, anunciou uma parceria para a construção de um condomínio logístico e de um truck center, em uma área de 300.000 metros quadrados (m²). O termo, firmado com o BMJ Par — grupo de investimento em infraestrutura e desenvolvimento imobiliário, prevê R\$ 250 milhões a serem aportados nos dois projetos.

A administração do porto entende que o projeto do truck center nasceu da necessidade local de consolidar o fluxo de caminhões que cresceu nos últimos dois anos. No caso do condomínio logístico, foi identificado que empresas precisavam armazenar por mais tempo em armazéns ou em áreas com até 2.000 m². “O condomínio logístico nasce para atender essa necessidade de clientes de menor porte do porto”, comentou Braz.

Ele contou que existem desenhos de melhorias dos acessos terrestres e alguns projetos em andamento, como a 'Estrada dos Ceramistas', que passa por obras de reforço e alargamento. A obra conta com investimentos do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Braz também citou a obra da 'Ponte da Integração', que também alivia o tráfego que passa pela cidade de Campos dos Goytacazes. "Hoje, com as intervenções da Estrada dos Ceramistas e da Ponte da Integração, não vemos problema iminente para os próximos anos", afirmou à Portos e Navios.

O diretor acrescentou que existem estudos junto à Fundação Dom Cabral (FDC), com objetivo de simular e projetar, de acordo com as projeções de expansão do complexo portuário, em que momento as vias terrestres serão necessárias. "Vamos trabalhar com eles numa modelagem para identificar de forma concreta quando as vias de acesso ao porto estarão saturadas com nossa previsão de crescimento", disse Braz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2026

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS ATINGE 5,5 MILHÕES BOE/DIA EM MARÇO

Da Redação Offshore 04/05/2026 - 20:45



O Brasil bateu recorde na produção de petróleo e gás natural em março, com 5,531 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d). Os dados foram divulgados, nesta segunda-feira (4) pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O recorde anterior havia sido em fevereiro de 2026.

De acordo com o boletim mensal da ANP, foram extraídos 4,247 milhões de barris por dia (bbl/d) de petróleo, uma variação positiva de 4,6% na comparação com o mês anterior e aumento de 17,3% em relação ao mesmo mês de 2025. A

produção de gás natural em março foi de 204,11 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d). Houve crescimento de 3,3% frente a fevereiro e de 23,3% na comparação com março de 2025.

A produção total (petróleo + gás natural) no pré-sal, em março, também foi recorde: 4,421 milhões de boe/d, o correspondente a 79,9% da produção brasileira. Houve crescimento de 3,6% em relação ao mês anterior e de 19% na comparação com o mesmo mês de 2025. Segundo a ANP, foram produzidos 3,410 milhões de bbl/d de petróleo e 160,69 milhões de m³/d de gás natural por meio de 184 poços.

O boletim destaca que os campos marítimos produziram 98% do petróleo e 87,8% do gás natural em março. Os campos operados pela Petrobras, sozinha ou em consórcio com outras empresas, foram responsáveis por 88,23% do total produzido. A produção teve origem em 6.086 poços, sendo 590 marítimos e 5.496 terrestres.

Em março, o campo de Búzios, na Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo, registrando 886,43 mil bbl/d. O campo com a maior produção de gás natural foi Mero, também na Bacia de Santos, com 42,06 milhões de m³/d. As instalações com as maiores produções foram o FPSO Almirante Tamandaré, no Campo de Búzios, para o petróleo (186.088 bbl/d); e o FPSO Guanabara, no campo de Mero, para o gás (12,08 milhões de m³/d).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2026

VINTE MIL TRIPULANTES CONTINUAM EM NAVIOS RETIDOS NO GOLFO PÉRSICO DESDE INÍCIO DA GUERRA

Da Redação Navegação 04/05/2026 - 20:35



Cerca de 20 mil tripulantes permanecem a bordo de navios no Golfo Pérsico em meio ao conflito entre Estados Unidos, Israel e Irã que interrompeu operações marítimas na região. De acordo com informações divulgadas pelo site especializado em logística de transporte Shipping and Freight Resources, eles continuam nas embarcações aguardando suprimentos e enfrentando condições incertas.

Segundo dados da Organização Marítima Internacional (IMO), pelo menos 10 tripulantes foram mortos em 29 ataques a embarcações comerciais desde 28 de fevereiro de 2026, quando começaram os ataques de Estados Unidos e Israel ao Irã. A IMO alertou, no entanto, que o número de mortes pode ser ainda maior devido à natureza contínua dos incidentes.

Relatos indicam que alguns navios estão sendo reabastecidos a partir de portos na Arábia Saudita e em Omã. Mas no a situação não parece fazer parte de um sistema estruturado. De acordo com o Shipping and Freight Resources, quando se relata que os navios estão sendo reabastecidos com alimentos, água e combustível, parece existir sistema organizado, mas provavelmente, ele não existe.

De acordo com a IMO, nem todos os navios retidos na área estão em instalações portuárias no porto, porque isso nem sempre representaria mais segurança. Na prática, segundo a entidade, as embarcações se deslocam pelo Golfo em busca de áreas consideradas mais seguras, seguindo protocolos definidos por seus operadores.

O mesmo relatório do site especializado indica que não há acordo para estabelecer corredores seguros ou mecanismos de identificação para proteger os navios. Nesse contexto, "não há garantia de que uma embarcação que transporta alimentos, água ou medicamentos para tripulações isoladas não será atacada", afirma a publicação. Entre os incidentes registrados, é citado o caso do rebocador de salvamento *Mussafah 2*, que foi enviado para auxiliar um porta-contêineres danificado e foi atingido por mísseis e naufragou.

De acordo com a publicação, companhias de navegação optaram por reposicionar seus navios em áreas consideradas mais seguras no Golfo, enquanto os de abastecimento operam apenas quando as condições permitem. A Arábia Saudita, por meio de sua autoridade portuária, lançou uma iniciativa para coordenar o fornecimento de combustível, água, alimentos, medicamentos e troca de tripulantes, com o apoio da IMO.

Mas essas ações são descritas como soluções contingenciais. "São improvisadas, impulsionadas pela vontade das autoridades portuárias e dos operadores e não por uma estrutura formal de proteção internacional", observa o Shipping and Freight Resources. Organizações do setor relataram dificuldades no acesso a suprimentos básicos. Representantes de trabalhadores marítimos relataram casos de racionamento de alimentos e água a bordo, além de comunicação limitada com a costa devido a interrupções na rede.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2026

ALTA DO PREÇO DO COMBUSTÍVEL PODE AUMENTAR EM US\$ 20 BILHÕES CUSTOS PARA SETOR MARÍTIMO EM 2026, ESTIMA XENETA

Da Redação Navegação 04/05/2026 - 20:21



O analista Lars Jensen, da consultoria Xeneta, especializada em transporte marítimo, prevê que se os preços do combustível se mantiverem nos níveis registrados em abril, o custo operacional anual do setor marítimo poderá aumentar em 50% em 2026, com acréscimo de 20 bilhões de dólares. Segundo Jensen, os preços do combustível marítimo subiram até 75% no pico do início de abril e permanecem cerca de 60% mais altos do que em março e abril do ano anterior.

O caso da Hapag-Lloyd é citado como exemplo, já que a empresa informou gastos de cerca de 2,9 bilhões de dólares com combustível marítimo e emissões em 2025. Se os preços do produto permanecerem este ano 50% acima dos cobrados no passado, a expectativa é de acréscimo de cerca de 1,5 bilhão nos custos anuais da empresa.

Esse aumento de preços levou as companhias a adotarem sobretaxas, como a Sobretaxa de Combustível de Emergência (EFS, na sigla em inglês) e a Sobretaxa de Alta Temporada (PSS, na sigla em inglês). Nesse contexto, a plataforma Drewry, especializada em fretes marítimos, indica que a MSC aumentou a EFS na rota Ásia-Estados Unidos de 430 dólares para 644 dólares por FEU, enquanto a CMA CGM introduziu uma PSS de 2.000 dólares por FEU. O objetivo foi repassar parte do aumento de custos aos clientes.

Além disso, companhias de navegação continuam a usar cancelamentos de viagens como ferramenta de ajuste. A Drewry prevê aproximadamente 43 cancelamentos em maio e junho, equivalentes a 6% das viagens programadas. As interrupções concentram-se principalmente nas rotas da Ásia para Europa pelo Mediterrâneo, com 42% do total, e Transpacífico, no sentido leste, com 40%. A Drewry espera ainda reduções de capacidade de até 10% ao mês na rota Ásia-Mediterrâneo durante o mês de maio.

O impacto do preço do combustível reflete nos fretes no segmento de transporte de contêineres, embora ele mostre sinais de estabilização operacional. Segundo a Xeneta, em 30 de abril, as taxas spot nas rotas da Ásia para os Estados Unidos permaneciam elevadas: de 2.864 dólares por FEU para a Costa Oeste (USWC) e de 3.873 dólares por FEU para a Costa Leste (USEC). Esses valores estão acima dos níveis pré-crise do Golfo Pérsico.

Mas, segundo Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, as cadeias logísticas que as companhias de navegação construíram em torno da crise no Oriente Médio estão funcionando com regularidade suficiente para que as taxas spot comecem a refletir um ambiente operacional mais estável, embora ainda elevado. Ele alerta que “o impacto do conflito no Oriente Médio está tornando a vida cada vez mais complicada para os proprietários de cargas”, que enfrentam simultaneamente interrupções, altas taxas e decisões complexas na negociação de contratos de longo prazo.

O Índice Mundial de Contêineres (WCI) da Drewry registrou, no entanto, sua terceira queda semanal consecutiva, recuando 1% para 2.216 dólares por FEU. Essa tendência, avaliou a plataforma, reflete uma combinação de demanda enfraquecida e excesso de capacidade, fatores que exercem pressão para baixo sobre as tarifas, apesar do contexto de altos custos e riscos geopolíticos. Na rota Ásia-Europa, as taxas de Xangai para Gênova e Roterdã ficaram em 3.039 dólares por FEU e 2.127 dólares por FEU, respectivamente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/05/2026

MSC LANÇA SERVIÇO ENTRE EUROPA E ORIENTE MÉDIO PELO MAR VERMELHO
Da Redação Navegação 04/05/2026 - 18:31



A MSC anunciou, no último sábado (2), o lançamento de um novo serviço marítimo ligando a Europa ao Oriente Médio pelo Mar Vermelho. Segundo a armadora, o objetivo é atender à crescente demanda por serviços do velho continente para o Mar Vermelho e ao cenário desafiador no Oriente Médio, causado pela guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã.

A companhia informou que a rota incluirá escalas em portos da Europa considerados estratégicos e conexões com o Porto Rei Abdullah, Jeddah e Aqaba, além de conexões para portos nos Emirados Árabes Unidos e no

Alto Golfo, no Golfo Pérsico, com oferta de serviço multimodal.

A MSC explicou que a ligação marítima foi projetada para oferecer opções de transporte confiáveis, eficientes e competitivas, com tempos de trânsito otimizados para atender a todos os tipos de carga.



A primeira viagem está programada para partir de Antuérpia, na Bélgica, no próximo domingo (10), e a nova rota rumo ao leste será com escalas nos portos de Gdansk, na Polônia, Klaipeda, na Lituânia, Bremerhaven, na Alemanha, Antuérpia, na Bélgica, Valência e Barcelona, na Espanha, Gioia Tauro, na Itália, Abu Kir, no Egito, Rei Abdullah e Aqaba, na Jordânia, e Jeddah, na Arábia Saudita.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2026

REPRESENTANTES DE 21 PAÍSES VISITAM OBRAS DAS FRAGATAS TAMANDARÉ EM SC

Da Redação Indústria naval 04/05/2026 - 17:46



Vinte e um embaixadores de países das América do Norte, Central e do Sul, da Europa, da Ásia e da África visitaram em 29 de abril o Estaleiro Brasil Sul (TKMS), em Itajaí (SC), onde estão sendo construídas para a Marinha do Brasil as fragatas da classe Tamandaré. Além dos representantes diplomáticos, estiveram presentes autoridades ligadas ao setor industrial, ao Ministério da Defesa e à Marinha, além de dirigentes do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

De acordo com a Marinha, a programação incluiu

apresentações sobre a indústria naval e discussões sobre parcerias para fortalecer a relação entre diplomacia e setor marítimo-industrial e para que os visitantes recebessem informações sobre a Base Industrial de Defesa (BID). Um dos objetivos foi promover os produtos de defesa produzidos no Brasil com vistas a possíveis acordos de cooperação e venda de equipamentos, incluindo embarcações.

A embaixadora da Eslováquia, Katarina Tomková, classificou como inovador o projeto das fragatas Tamandaré e disse que acredita que há espaço para uma parceria de seu país com o Brasil com transferência de tecnologia. “Estamos trabalhando para estreitar os laços entre nossas indústrias de defesa e identificamos novas oportunidades, pois vimos que essa parceria pode funcionar”, avaliou.

O diretor de Gestão de Programas da Marinha (DGePM), vice-almirante Marcelo da Silva Gomes, afirmou que foi uma oportunidade de mostrar para nações amigas a capacidade que o Brasil tem não só de construir equipamentos de defesa para uso próprio, mas também para exportação a países que tenham interesse em ter as fragatas da classe Tamandaré. E o comandante do 5º Distrito Naval, vice-almirante José Achilles Abreu Jorge Teixeira, disse que a visita demonstrou a capacidade do país de trabalho e de aplicação de tecnologia de ponta.

Outro objetivo do encontro foi mostrar como a indústria nacional pode contribuir para projetos de construção de equipamentos de defesa com sustentabilidade logística e reforço às capacidades relacionadas ao poder naval. Segundo a Marinha, o fortalecimento da BID está relacionado à capacidade de o Brasil desenvolver soluções próprias, reduzir dependências críticas e ampliar sua inserção em projetos internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/05/2026

COMEÇAM OBRAS DO ACESSO RODOVIÁRIO AO PORTO NOVO (RO)

Da Redação Portos e logística 04/05/2026 - 17:49



A Nova 364, concessionária responsável pela gestão e operação da BR-364 no trecho entre Vilhena e Porto Velho, em Rondônia, informou que iniciou nesta segunda-feira (4) obras no acesso ao Porto Novo para a construção do trecho de 34,5 quilômetros para melhorar o fluxo de cargas aos portos do Rio Madeira. Segundo a empresa, o início dos trabalhos, previsto inicialmente para 2031, devem durar 16 meses.

A concessionária estima que o acesso ao Porto Novo eliminará um gargalo ao retirar diariamente cerca de 1,2 mil veículos pesados que, atualmente, são obrigados a circular pela malha urbana de Porto Velho e pela Estrada da Penal (RO-005). De acordo com a empresa, a obra vai gerar 350 empregos diretos, e o projeto inclui, além da pavimentação em 100% do trecho, construção e instalação de quatro dispositivos de retorno em nível, de um trevo, rotatórias e barreiras acústicas e sinalização de trânsito vertical e horizontal.

A Nova 364 informou também que nesta segunda-feira foi liberado o tráfego de veículos na Ponte do Rio Candeias, em Candeias do Jamari, em Rondônia, que estava interditada desde janeiro de 2025. A reforma da ponte era prevista inicialmente para o primeiro semestre de 2027, mas um acordo da concessionária com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), com apoio técnico do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), garantiu a antecipação em um ano, para melhorar a fluidez ao tráfego no local.

De acordo com a empresa, a ponte é usada para a passagem de veículos carregados com grãos produzidos no Mato Grosso e que têm como destino portos do Rio Madeira, e o tráfego previsto é de 7,5 mil veículos por dia. As obras reforçaram a capacidade estrutural da via, que passará a suportar 45 toneladas de carga, 10 toneladas a mais que antes dos trabalhos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/05/2026

PETROBRAS ANTECIPA PRODUÇÃO DA P-79 NO CAMPO DE BÚZIOS

Da Redação Offshore 04/05/2026 - 12:43



A Petrobras iniciou, na última sexta-feira (1º), com três meses de antecedência em relação ao prazo anteriormente previsto, a produção da plataforma P-79 no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, a 180 quilômetros da costa do estado do Rio de Janeiro, em águas ultraprofundas a mais de 2 mil metros de profundidade. De acordo com a empresa, a unidade tem capacidade para produzir por dia 180 mil barris de óleo e de 7,2 milhões de metros cúbicos de gás e, com ela, a produção diária no campo chegará a 1,33 milhão de barris.

A empresa explicou que a produção será elevada de forma gradual, à medida que os poços forem interligados à plataforma, a oitava do campo de Búzios. Segundo a petroleira, a entrada em operação da P79 permitirá o aumento da exportação de gás para o continente, pelo gasoduto Rota 3, com expectativa de oferta de até três milhões de metros cúbicos por dia.

A plataforma foi construída no estaleiro Hanwha Ocean, na Coreia do Sul. Com 345 metros de comprimento e 180 metros de altura, a P-79 chegou ao Brasil em fevereiro, vinda do país asiático, trazendo as equipes de comissionamento e operação a bordo. Com isso, explicou a Petrobras, não houve a necessidade de parada em águas abrigadas no Brasil e foi possível fazer o comissionamento dos sistemas durante a viagem.

A Petrobras informou ainda que a unidade está integrada ao projeto de desenvolvimento da produção de Búzios 8, que prevê 14 poços, sendo oito produtores e seis injetores, com sistemas de completação inteligente, para potencializar o gerenciamento da produção. Ela é interligada com dutos rígidos de produção, injeção e exportação de gás e dutos flexíveis para as linhas de serviço, permitindo a produção em alta capacidade, além de ser equipada com sistemas que reduzem emissões de gases de efeito estufa (GEE).

O campo de Búzios, descoberto em 2010, é o maior do país em reservas e, no ano passado, superou a marca de 1 milhão de barris por dia. Já são operados no campo os FPSOs P-74, P-75, P-76, P-77, Almirante Barroso, Almirante Tamandaré e a P-78, que entrou em operação em dezembro de 2025, e ainda serão incorporados os FPSOs P-80, P-82 e P-83, que estão em construção, e o Búzios 12, em fase de licitação. No total, o campo de Búzios terá 12 plataformas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/05/2026

DECRETO REGULAMENTADOR DA CBS TRAZ REGRAS DO RENAVAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 30/04/2026 - 21:36



Regime, criado para compensar efeitos da Reforma Tributária, é importante para manter benefícios fiscais em atividades ligadas à indústria naval

O governo federal publicou, nesta quinta-feira (30/04), o decreto que regulamenta a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS), criada na esteira da Reforma Tributária (LC 214/2025). O texto estabelece regras para o Regime Tributário para Incentivo à Atividade Econômica Naval (Renaval), que permite a suspensão do pagamento de CBS aos beneficiários previamente



habilitados. O decreto entrou em vigor a partir de hoje, data de sua publicação no Diário Oficial da União.

De acordo com as regras, a habilitação pode ser pleiteada nos seguintes casos: (I) no fornecimento de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro (REB); (II) nas importações e nas aquisições no mercado interno de máquinas e equipamentos; e (III) nas importações e nas aquisições no mercado interno de matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes para utilização na construção, na conservação, na modernização e no reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

Entre representantes de estaleiros há o entendimento que alguma adaptação via Congresso Nacional ainda será necessária para corrigir eventuais distorções e para que as regras estejam bem amarradas. A leitura é que habilitação ao Renaval, provavelmente, vai depender de portarias e outras legislações infralegais que terão que ser editadas após o decreto que regulamenta a CBS.

Existe, por exemplo, a preocupação dos grandes construtores de que sejam protegidos os estaleiros que, nas últimas décadas, assumiram os riscos do negócio e investiram alto em instalações físicas modernas e bem equipadas, evitando que empresas apenas com registros de construtor naval e sem infraestrutura suficiente consigam habilitação no regime e gozem dos benefícios oferecidos pelo Renaval.

Há percepção entre estaleiros de que o instrumento de desoneração hoje está bem equacionado quando se fala de construção e importação, mas existe carência quando se fala em faturamento dos serviços porque a desoneração abrange apenas os bens. O receio dos estaleiros é que essa distorção precise ser precificada e vire desvantagem competitiva. No caso da docagem, o armador poderia adquirir as peças, diminuindo o escopo do estaleiro. Hoje, o estaleiro tem benefício do ICMS que o armador não tem, em estados como Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Pernambuco.

Outra preocupação dos construtores é que os estaleiros não têm como controlar se o armador cumprirá a responsabilidade de manter a embarcação pelos 12 meses previstos para a suspensão ser convertida à alíquota zero. O entendimento é que, como essa responsabilidade não é atribuída ao adquirente, como no Reporto e no Reidi, por exemplo, o estaleiro corre o risco de precisar recolher impostos com juros acrescidos, nos casos de descumprimento por parte do dono da embarcação.

A avaliação é que essa questão precisa ser revista para atribuir a responsabilidade para o armador. O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) recomenda que os contratos de construção precisam ter cláusulas dizendo que não será cobrado CBS e IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e que o estaleiro terá direitos contra o armador que não mantiver a embarcação no período estabelecido na legislação.

“A transferência de responsabilidade tributária é uma das propostas do Sinaval. Tem que estar no contrato, senão os estaleiros serão responsabilizados em 12 meses”, alertou o vice-presidente e de governança do sindicato, Anderson Fajardo, na última terça-feira (28), durante seminário sobre reforma tributária, promovido pelo Sinaval e pela Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar), no Rio de Janeiro (RJ).

No procedimento de habilitação ao Renaval, o solicitante deverá indicar a classificação fiscal dos bens a serem adquiridos ou importados ao abrigo da suspensão. Tal suspensão do pagamento da CBS prevista converte-se em alíquota zero após 12 meses. O beneficiário do Renaval que não cumprir as condições estabelecidas fica obrigado a recolher a CBS suspensa, com os acréscimos calculados a partir da data de ocorrência do fato gerador.

O decreto da CBS prevê que um ato conjunto da Receita Federal e do Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CGIBS) vai dispor sobre o procedimento para habilitação ao Renaval. A lista dos beneficiários do Renaval será divulgada pela União e pelo CGIBS. A habilitação ao Renaval terá vigência pelo período de três anos, contado da publicação do ato que habilitar o beneficiário ao

regime. O prazo de habilitação ao Renaval poderá ser prorrogado, mediante solicitação fundamentada do contribuinte, desde que atendidos os requisitos previstos na legislação aplicável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

RECEITA FEDERAL LIBERA ALFANDEGAMENTO DE NOVA ÁREA DO TVV

Por Danilo Oliveira Portos e logística 30/04/2026 - 19:41



Autorização para retroárea 'Penedo' era aguardada desde o começo do ano pela Log-In, que opera o terminal no Espírito Santo, e que vem relatando alta ocupação do terminal

A Receita Federal liberou, nesta quinta-feira (30), o alfandegamento da nova área do Terminal de Vila Velha (TVV), que a Log-In opera no Espírito Santo. O processo é relativo à 'Retroárea Penedo', recentemente expandida do terminal portuário, que vem operando com quase 100% de ocupação, tendo chegado a 104% há algumas semanas. Desde o mês passado, havia a expectativa da

empresa de que o processo fosse autorizado. A autorização foi publicada no Diário Oficial da União de hoje.

A retroárea Penedo possui aproximadamente 70.000 metros quadrados (m²), correspondente a 60% da área total do TVV. Em comunicado ao mercado, a Log-In informou que a nova área começará a operar em maio para atender à crescente demanda do mercado de importação e exportação de cargas, incluindo contêineres, granito, produtos siderúrgicos e fertilizantes. A empresa avalia que, com a autorização, haverá melhora das condições de serviços para esses embarcadores.

Enquanto cumpria os requisitos adicionais da Receita e aguardava a conclusão do processo, o terminal deixou de faturar receitas na área recém expandida. Durante a 30ª Intermodal South America, há duas semanas, em São Paulo (SP), o presidente da Log-In, Marcus Voloch, disse que, por enquanto, a empresa vinha apurando apenas prejuízo nesta área, considerando o pagamento do arrendamento desde o início de 2026 e os custos com a contratação de pessoal que já estava em curso.

“Nós nos planejamos para operar essa área em março. Estamos entrando em maio e a área ainda não está operando. Está impactando nossos clientes. Os navios estão operando mais devagar e temos que colocar carga em outras áreas porque a nossa está lotada”, relatou Voloch, em entrevista à Portos e Navios, no evento.

O contrato assinado em fevereiro de 2025 junto à autoridade portuária privada Vports tem prazo de seis anos. Na ocasião, a Log-In anunciou aporte da ordem de R\$ 35 milhões para investimento em infraestrutura modernizada, novos acessos, sistemas de monitoramento e iluminação, além de equipamentos operacionais de ponta.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

ARCELORMITTAL BRASIL MANTEVE LIDERANÇA NA PRODUÇÃO NACIONAL DE AÇO EM 2025

Da Redação Economia 30/04/2026 - 18:25



O relatório com resultados financeiros e operacionais da ArcelorMittal Brasil em 2025, divulgado nesta quinta-feira (30), revela que a empresa se manteve como líder no Brasil em produção nacional de aço bruto, com 42% do total no país. O volume produzido foi de 15,14 milhões de toneladas, 1,3% a menos que em 2024.

A produção de minério de ferro atingiu 2,34 milhões de toneladas, com queda de 18,3% em relação a 2024. A empresa informou que o resultado foi impactado pela transição da Mina de Serra Azul, que concluiu a implantação de uma planta de produção de pellet feed

que ainda não atingiu a capacidade de produção esperada.

O volume de vendas de aço atingiu 14,9 milhões de toneladas, com queda de 1,9% em relação a 2024. Desse total, 8,4 milhões de toneladas, correspondentes a 57%, foram destinadas ao mercado interno e 6,4 milhões de toneladas, equivalentes a 43%, a exportações.

Segundo o relatório, a receita líquida consolidada somou R\$ 61,76 bilhões, com recuo de 7,2% em relação ao ano anterior. Já o Ebitda consolidado atingiu R\$ 8,08 bilhões em 2025, 12% inferior ao de 2024. A empresa incluiu no resultado financeiro o fechamento de acordo relativo à aquisição da Votorantim Siderurgia, no valor de R\$ 2,9 bilhões. Com isso, o resultado final da ArcelorMittal Brasil foi negativo em R\$ 2,2 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

ARTIGO - DA PLANILHA ELETRÔNICA AO ALGORITMO: POR QUE DECISÕES PORTUÁRIAS AINDA SÃO SUBÓTIMAS?

Por Dennis Caceta Estudo e pesquisa 30/04/2026 - 18:30



Os portos nunca tiveram tantos dados disponíveis. Os sistemas de gestão aplicados, sensores, visão computacional, dashboards e plataformas analíticas transformaram a operação portuária em um ambiente intensivo em informação. Paradoxalmente, essa abundância de números não tem se traduzido, na mesma proporção, em escolhas mais eficientes.

Na prática, boa parte das decisões críticas, como a alocação dos berços às próximas atracações, a definição de janelas operacionais ou o uso dos recursos disponíveis, ainda é tomada com base em planilhas,

regras fixas e/ou ajustes manuais. O resultado é um sistema que funciona, mas frequentemente fica distante de seu potencial ótimo e, assim, isto cria um contrassenso na logística portuária: há uma alta disponibilidade de dados convivendo com uma baixa sofisticação decisória, cenário que já foi e ainda é observado em diversos estudos sobre operações portuárias e logística integrada (NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2005; UNCTAD, 2023).

A planilha eletrônica consolidou-se como sendo uma ferramenta universal na logística. Sua flexibilidade, acessibilidade e familiaridade a tornaram indispensável no planejamento operacional. Em muitos locais, ela é o verdadeiro “centro nervoso”. No entanto, sua lógica de funcionamento impõe limitações importantes quando é aplicada em sistemas complexos pois, opera bem com relações diretas, mas enfrenta dificuldades quando lida com múltiplas interdependências simultâneas. Na prática, as determinações são baseadas em:

- regras simples de priorização;

- ajustes manuais iterativos;
- análise limitada de cenários alternativos.

Os sistemas portuários, por sua natureza, envolvem problemas clássicos de alocação de recursos e sequenciamento, amplamente estudados na literatura técnica (BIERWIRTH; MEISEL, 2010; CARLO; VIS; ROODBERGEN, 2015).

A planilha resolve o que está visível na superfície, mas grande parte do problema está justamente onde não se vê...quando as opções são determinadas com base em regras simplificadas, o sistema tende a convergir para soluções viáveis, porém, não ótimas.

As perdas associadas a esse tipo de abordagem não são, em grande parte, percebidas no curto prazo, mas em um futuro próximo, observa-se:

- aumento do tempo de espera;
- subutilização de recursos;
- resoluções localmente ótimas, mas globalmente ineficientes;
- maior variabilidade operacional.

A literatura, por exemplo, aponta que os problemas de alocação de berços possuem forte impacto sobre o desempenho global dos portos e terminais, influenciando diretamente os tempos de espera e a utilização de infraestrutura (BIERWIRTH; MEISEL, 2010).

Além disso, a ausência de coordenação sistêmica tende a amplificar os gargalos logísticos, um fenômeno recorrente em cadeias de transporte mais complexas (NOTTEBOOM; RODRIGUE, 2005), ou seja: organizar a fila não significa otimizar o sistema.

Diante desse cenário, surge uma evolução natural baseada no uso de algoritmos para apoiar as decisões operacionais.

Os modelos de otimização, simulação e análise preditiva permitem avaliar simultaneamente múltiplas alternativas, considerando as restrições operacionais e os objetivos definidos. Esses métodos são amplamente aplicados em problemas de alocação de berços e sequenciamento de operações portuárias (BIERWIRTH; MEISEL, 2010).

Na prática, enquanto uma abordagem manual testa algumas alternativas, os algoritmos testam milhares e selecionam as mais eficientes.

É importante destacar que essa abordagem não substitui o operador humano. Ao contrário, amplia sua capacidade decisória, fornecendo uma base estruturada para escolhas mais consistentes (Pinedo, 2016).

Apesar dos benefícios evidentes, a adoção de modelos avançados de decisão ainda é limitada em muitos ambientes, devido principalmente a:

- cultura operacional baseada na experiência;
- percepção de complexidade;
- fragmentação de dados;
- receio da perda de controle;

Segundo a UNCTAD (2023), a digitalização portuária ainda enfrenta desafios significativos relacionados à integração de sistemas e à maturidade tecnológica, especialmente em países em desenvolvimento. Nesse contexto, o desafio não é apenas técnico, mas, sobretudo, cultural.

A transição para a adoção de decisões mais eficientes passa pela integração entre dados, tecnologia e modelos analíticos.

As soluções baseadas na captura automatizada de informações, combinadas com os sistemas de gestão e plataformas analíticas, permitem construir uma base confiável para que deliberações mais sofisticadas estejam disponíveis, ou seja, mais do que digitalizar processos, o avanço está em estruturar o conhecimento, que é uma tendência observada globalmente na evolução dos portos rumo ao conceito de “smart ports” (UNCTAD, 2023).

A planilha eletrônica continuará sendo uma ferramenta essencial na logística. No entanto, à medida que os sistemas se tornarem mais complexos, confiar exclusivamente em abordagens simplificadas para solucionar problemas críticos, limitará muito o desempenho.

O desafio atual não é abandonar as ferramentas já conhecidas, mas evoluir a forma como as providências são tomadas. Os sistemas portuários não exigem apenas organização, mas também otimização. E, nesse novo cenário, a diferença entre operar bem e operar de forma excelente estará cada vez mais ligada à capacidade de decidir melhor.



Dennis Caceta é engenheiro especializado em Gerenciamento de Projetos (USP/Leeds), Estatística para Análise de Negócios (FCAV/Rice), mestrando em Pesquisa Operacional (ITA/UNIFESP) e Gerente de Projetos para Melhoria Contínua na GBM TECH & CONTROL (by nstech)

Referências

BIERWIRTH, Christian; MEISEL, Frank. A survey of berth allocation and quay crane scheduling problems in container terminals. *European Journal of Operational Research*, v. 202, n. 3, p. 615–627, 2010.

CARLO, Hector J.; VIS, Iris F. A.; ROODBERGEN, Kees Jan. Seaside operations in container terminals: literature overview, trends, and research directions. *European Journal of Operational Research*, v. 242, n. 1, p. 1–13, 2015.

NOTTEBOOM, Theo; RODRIGUE, Jean-Paul. Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, v. 32, n. 3, p. 297–313, 2005.

PINEDO, Michael. *Scheduling: theory, algorithms, and systems*. 5. ed. New York: Springer, 2016.

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations, 2023.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/04/2026

PORTA-CONTÊINERES REDUZEM VELOCIDADE PARA COMPENSAR AUMENTO DOS PREÇOS DO COMBUSTÍVEL, REVELA CONSULTORIA

Da Redação *Navegação* 30/04/2026 - 18:44



Levantamento divulgado pela consultoria Alphaliner revelou que, do quarto trimestre de 2025 ao segundo trimestre de 2026, considerado até 14 de abril, a velocidade média da frota global de navios porta-contêineres caiu 2,3%, de 15,58 para 15,22 nós, por causa do aumento do preço dos combustíveis. Segundo a empresa, a redução começou após 28 de fevereiro, quando foram iniciados os ataques dos Estados Unidos e de Israel ao Irã e o fechamento do Estreito de Ormuz.

O estudo mostrou que, em 14 de abril, a velocidade média era de 15,18 nós, a menor no segmento desde março de 2023. De acordo com o relatório, a queda coincide com o aumento dos preços do combustível marítimo, que atingiram os maiores valores já registrados, de 1.201 dólares por

tonelada de óleo com teor muito baixo de enxofre, em 13 de março, e de 2.018 dólares por tonelada de óleo diesel marítimo com baixo teor de enxofre, em 3 de abril, ambos em Singapura.

A avaliação da Alphaliner é de que o impacto da crise do Golfo Pérsico na velocidade dos navios não foi uniforme. Ela destacou que os serviços norte-sul foram os mais afetados, com queda de 3,6% nas rotas entre o Extremo Oriente e a América do Sul e entre o Extremo Oriente e a Austrália e a Nova Zelândia. A consultoria explicou que rotas mais longas permitem reduções maiores sem afetar a frequência do serviço.

Mas, de acordo com o levantamento, foram verificadas reduções de velocidade também nas principais rotas leste-oeste por causa aumento do preço do combustível. Na rota Extremo Oriente-Costa Leste, as velocidades diminuíram 2,2%, na Extremo Oriente-Costa Oeste, 1,8%, e na do Atlântico Norte, 1,5%.

Em sentido contrário, na rota entre o Extremo Oriente e a Europa houve aumento de 1,3% na velocidade média no trimestre. Nesse caso, segundo a consultoria, a elevação deve-se à necessidade de fazer desvios em torno do Cabo da Boa Esperança e aos esforços das companhias de navegação para manter prazos. Mas, desde 1º de março, também nessa rota as embarcações começaram a desacelerar, registrando queda de 0,7% na velocidade média.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

RELATÓRIO MOSTRA 2025 COMO ANO COM MELHORES RESULTADOS DA FORESEA

Da Redação Offshore 30/04/2026 - 20:01



O relatório anual (2025) da Foresea, empresa do segmento de perfuração offshore, indicou o ano passado como o melhor da empresa em resultados. De acordo com a companhia, além de ganhos financeiros, o levantamento mostra avanços em inovação, eficiência operacional, número de contratos e sustentabilidade, com redução de 3,3% nas emissões de CO2.

Segundo o relatório, em 2025 a receita líquida da Foresea cresceu 19,6%, e a carteira de contratos atingiu 1,4 bilhão de dólares. Além disso, a empresa registrou o melhor desempenho operacional de sua frota própria, com média de 98,6% de utilização.

Entre dos destaques citados pela empresa em inovação, estão uma operação 100% automatizada em um poço de petróleo feito pelo navio-sonda Norbe IX e o início, com a Norbe VIII, de projeto de viabilização da operação de navio-sonda de grande porte com posicionamento dinâmico em poços de águas rasas.

A Foresea informou que os resultados de 2025 determinaram a colocação da empresa em primeiro lugar no Prêmio Melhores Fornecedores Petrobras, na categoria Operação de Sondas Marítimas. Além disso, destacou ter mantido pelo quarto ciclo consecutivo a liderança no Programa de Excelência Operacional (PEO Sondas) e encerrado o ano na primeira colocação no ranking Sondópolis, da Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026

AUDIÊNCIA SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA PARA MINÉRIOS EM FORTALEZA SERÁ 8 DE MAIO

Da Redação Portos e logística 30/04/2026 - 22:23



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 072/2026
Página 87 de 87
Data: 05/05/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou que fará em 8 de maio audiência para receber contribuições, subsídios e sugestões para o arrendamento de área no Porto Organizado de Fortaleza, no Ceará, destinada à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente de coque de petróleo e de clínquer. A consulta será iniciada às 10h, com transmissão pelo canal da agência no Youtube.

A entidade explicou que não será necessária inscrição para assistir à audiência, mas alertou que aqueles que desejam se manifestar devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens Whatsapp no número 61-2029-6940, das 9h às 15h de dia 7 de maio. De acordo com a agência, cada inscrito receberá o link para acesso à sala virtual, via Teams, e quem tiver problemas e não conseguir acessar poderá enviar sua contribuição pelo mesmo número de telefone.

A agência esclareceu que as contribuições poderão ser enviadas, exclusivamente na forma do formulário eletrônico, até as 23h59 de 11 de maio, mas só serão consideradas sugestões relativas às minutas colocadas em consulta e audiência públicas. Segundo a entidade, minutas jurídicas e documentos técnicos estão disponíveis no link destinado à Audiência Pública nº 03/2026.

Imagens digitais, como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail anexo_audiencia032026@antaq.gov.br. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/04/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 05/05/2026