

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 073/2026  
Data: 06/05/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
FORÇA DE TRABALHO PLURAL E INCLUSIVA JÁ É REALIDADE NO MERCADO, DIZEM ESPECIALISTAS EM SANTOS .....	4
CMN REGULAMENTA PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DE ÔNIBUS E DE CAMINHÕES .....	5
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>7</b>
SOLVE SHIPPING INICIA MAPEAMENTO LOGÍSTICO INTERNACIONAL EM SUAPE.....	7
ATA DO COPOM: GUERRA NO ORIENTE MÉDIO DIFICULTA QUEDA MAIS RÁPIDA DOS JUROS .....	8
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>9</b>
PRIMEIRO VOO CABO VERDE-RECIFE CHEGA À CAPITAL PERNAMBUCANA NESTA QUARTA-FEIRA (6) .....	9
EM EVENTO DA ATP, MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS DESTACA PARCERIA COM SETOR PRIVADO NA EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA.....	10
CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA INICIA PRIMEIRA EDIÇÃO DE 2026 COM VISITAS TÉCNICAS EM PARANAGUÁ.....	11
HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO PODE BARATEAR ALIMENTOS E REFORÇAR ABASTECIMENTO NO INTERIOR DO PAÍS .....	12
AEROPORTO SALGADO FILHO SUPERA NÍVEIS PRÉ-ENCHENTE E CONSOLIDA RETOMADA COM CRESCIMENTO NO FLUXO DE PASSAGEIROS .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>14</b>
CNH DO BRASIL: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA NOVA JORNADA DO INSTRUTOR .....	14
CURSOS TEÓRICOS GRATUITOS PARA CNH GARANTEM ECONOMIA DE R\$ 1,8 BILHÃO AOS BRASILEIROS .....	15
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>16</b>
CONSÓRCIO PARA EMBARCAÇÕES É OPÇÃO PARA OS AMANTES DAS ÁGUAS.....	16
INVESTIMENTOS EM TRANSPORTES E LOGÍSTICA ATINGEM MAIOR NÍVEL DOS ÚLTIMOS 11 ANOS.....	17
APS E PREFEITURA DE GUARUJÁ BUSCAM APRIMORAR TRAÇADO TERRESTRE DO TÚNEL .....	18
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>20</b>
EDITORIAL – A ABDÍNFRA, A CIÊNCIA JURÍDICA E O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA NO PAÍS .....	20
OPINIÃO – ARTIGOS - IDENTIDADE DE GÊNERO, RECONHECIMENTO E CRITÉRIOS.....	21
BRASIL EXPORT – GOVERNO MONITORA ALTA DO QAV E EFEITOS SOBRE TARIFAS E VOOS .....	23
BRASIL EXPORT – ABDÍNFRA MIRA DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA COM BASE TÉCNICA E JURÍDICA.....	24
POLÍTICA – COMISSÃO QUER OUVIR DELEGADO EXPULSO NOS EUA.....	26
NACIONAL - HUB – CURTAS - AGENDA PORTUÁRIA PRIORIZA CONCESSÕES E SIMPLIFICAÇÃO REGULATÓRIA EM 2026.....	27
<i>Agenda definida</i> .....	27
<i>Parceria essencial</i> .....	27
<i>Lula e Trump</i> .....	27
<i>Terras raras e facções criminosas</i> .....	27
POLÍTICA - TARCÍSIO CONFIRMA RAMUTH COMO VICE.....	28
POLÍTICA – APOIO DE EDUARDO BOLSONARO A ANDRÉ DO PRADO GERA INCÔMODO .....	29
POLÍTICA – SP SÓ NÃO ESTÁ PIOR GRAÇAS A LULA, DIZ HADDAD.....	29
POLÍTICA – ALCKMIN DIZ QUE HADDAD PODE CRESCER E VÊ DISPUTA EQUILIBRADA EM SP .....	30
POLÍTICA – CRIME ORGANIZADO ESTÁ NA PAUTA DE LULA NOS EUA .....	31
POLÍTICA – CASA BRANCA CONFIRMA ASSUNTOS DO ENCONTRO .....	32
TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT VIABILIZA OBRAS DE R\$ 6 BILHÕES NA BR-101 NO RIO .....	32
TRANSPORTES – RODOVIAS - PEDÁGIO SEM CANCELA NA BR-101/RJ SERÁ DEBATIDO EM REUNIÃO PÚBLICA .....	33
TRANSPORTES – PORTOS - PREFEITURA DE GUARUJÁ QUER MUDANÇAS NO TRAÇADO DO TÚNEL.....	34
TRANSPORTES – PORTOS - BTP ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSO GRATUITO DE CAPACITAÇÃO FEMININA.....	35
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DO RIO GRANDE AVANÇA EM EFICIÊNCIA E REDUZ CUSTOS OPERACIONAIS .....	36
TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DA BAHIA AMPLIAM MOVIMENTAÇÃO EM QUASE 28% EM MARÇO.....	37
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – DEMURRAGE E AS ARMADILHAS DESTE “CUSTO INVISÍVEL” .....	38
PETRÓLEO E GÁS - DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS VIRAM ALVO DE PROCESSOS DA SENACON .....	39
PETRÓLEO E GÁS - RELATORA AMPLIA USO DE RECEITAS DO PETRÓLEO EM PROJETO DOS COMBUSTÍVEIS .....	40
MINERAÇÃO – IMPASSE ADIA VOTAÇÃO DE POLÍTICA DE MINERAIS CRÍTICOS NA CÂMARA .....	41
FINANÇAS – DÓLAR FECHA NO MENOR VALOR DESDE 2024.....	42
FINANÇAS – IBOVESPA TEM REAÇÃO MODERADA .....	43
JUSTIÇA - PGR É A FAVOR DE DELGATTI EM REGIME ABERTO.....	43
JUSTIÇA - INSS: TOFFOLI VOTA PELO DIREITO À ‘REVISÃO DA VIDA TODA’ .....	44



INTERNACIONAL - EXIGÊNCIAS DOS EUA SÃO 'IMPOSSÍVEIS', DIZ IRÃ .....	45
INTERNACIONAL - RÚBIO PROMETE REAÇÃO A ATAQUES IRANIANOS EM ORMUZ .....	46
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – PAZUELLO PEDE FORÇA POLÍTICA PARA ENERGIA E CRÍTICA .....	46
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – CEO DO BRASIL EXPORT COBRA PRIORIDADE PARA PORTOS E ENERGIA NO RIO.....	48
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – PORTO DO RIO REGISTRA ALTA DE 249% E DESTACA INFRA PARA ALCANÇAR RESULTADO .....	48
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – RJ CRIA PRIMEIRO CENTRO DE EXCELÊNCIA EM FERTILIZANTES DA AMÉRICA LATINA .....	50
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – RIO APOSTA EM CORREDORES FERROVIÁRIOS PARA AMPLIAR COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA .....	51
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – ESPECIALISTA AFIRMA QUE RIO DE JANEIRO É A CAPITAL DA ENERGIA.....	52
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – BRASIL PRECISA SER MEMBRO DA CONVENÇÃO DE HONG KONG PARA DESTRAVAR RECICLAGEM .....	53
ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – “PRECISAMOS DE LEIS ESPECÍFICAS QUE GARANTAM O ORÇAMENTO DAS AGÊNCIAS” <sup>54</sup>	
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>55</b>
STF INICIA JULGAMENTO SOBRE DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES; NOVA REGRA SERIA 'SIMPLESMENTE FATAL' PARA O RIO, DIZ PROCURADOR .....	55
MÚCIO SE REÚNE COM ALCOLUMBRE APÓS SENADO REJEITAR MESSIAS E DIZ NÃO SER O MOMENTO DE LULA INDICAR OUTRO NOME AO STF .....	58
MOTTA DIZ QUE CÂMARA DARÁ 'GRANDE CONTRIBUIÇÃO' PARA ACORDO ENTRE LULA E TRUMP SE APROVAR PROJETO SOBRE TERRAS-RARAS.....	59
DURIGAN DIZ QUE É PRECISO 'AFASTAR LOBBY INDEVIDO CONTRA O PIX' EM VIAGEM DE LULA AOS EUA.....	61
RELATOR DO FIM DA ESCALA 6X1 AINDA AVALIA SE FOLGAS SERÃO OBRIGATORIAMENTE CONSECUTIVAS .....	62
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....</b>	<b>63</b>
IRÃ DIZ QUE ESTREITO DE ORMUZ ESTÁ LIBERADO PARA TRAVESSIA 'SEGURA E ESTÁVEL' .....	63
AOS OLHOS DO INVESTIDOR ESTRANGEIRO O BRASIL AINDA BRILHA .....	65
EMPRESÁRIOS OUVEM DE MOTTA QUE NÃO DÁ PARA SEGURAR FIM DA ESCALA 6X1 E PREPARAM PROPOSTAS PALIATIVAS ..	66
A CRISE GLOBAL DO PETRÓLEO ESTÁ BENEFICIANDO UM SETOR: O DE ENERGIAS RENOVÁVEIS.....	68
STF COMEÇA A JULGAR NESTA QUARTA MODELO DE DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DE PETRÓLEO .....	69
FIM DE ESCALA 6X1 PODE PIORAR ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA, DIZ PRESIDENTE DE ASSOCIAÇÃO DE SUPERMERCADOS .....	71
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>73</b>
ESTADOS E AGU DEFENDEM JUNTO AO STF MANTER DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DO PETRÓLEO AOS ENTES PRODUTORES	73
FRANÇA MANDA PORTA-AVIÕES PARA FUTURA MISSÃO EM ORMUZ.....	74
REDISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DESRESPEITA A CONSTITUIÇÃO .....	75
BRASKEM TEM QUEDA DE 3% NOS VOLUMES DE RESINAS VENDIDAS NO BRASIL NO 1º TRIMESTRE .....	76
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>77</b>
CHINA FAZ APELO PARA ESTREITO DE HORMUZ SER REABERTO O 'MAIS RÁPIDO POSSÍVEL'.....	77
GOVERNO ASSUME RISCO DE CALOTE EM EMPRÉSTIMO DE R\$ 1 BI A COMPANHIAS AÉREAS.....	79
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>81</b>
CMA CGM MUDA SERVIÇO SIRIUS, INCLUI ESCALA EM ITAJAÍ E SUSPENDE A DE ITAGUAÍ.....	81
GUERRA NO ORIENTE MÉDIO AFETA TRANSPORTE DE SUPRIMENTOS E PRODUÇÃO AUTOMOTIVA, APONTA ESTUDO.....	82
ARTIGO - FICAR CALADO CUSTA CARO.....	83
FELIPE GOUVÊA - TUG NETWORK TEAM (TNT).....	85
APM NÃO DESCARTA ANTECIPAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM SUAPE.....	86
ANP APROVA INDIVIDUALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO EM JAZIDAS NA BACIA DE SANTOS .....	87
MR1 E PORTO CENTRAL SOMAM MAIS DE R\$ 4 BILHÕES ENTRE PRIORIDADES DO FMM .....	88
DENISE KURTULUS - VOITH TURBO .....	89
APS E PREFEITURA DE GUARUJÁ AVALIAM MUDANÇA NOS TRAJETOS DE ACESSO AO FUTURO TÚNEL.....	90
PORTA-AVIÕES DOS EUA CHEGA AO BRASIL NESTA QUINTA-FEIRA (7) .....	90
VISITA AO TCP DÁ INÍCIO À CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA DO MPOR .....	91
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>92</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	92



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### FORÇA DE TRABALHO PLURAL E INCLUSIVA JÁ É REALIDADE NO MERCADO, DIZEM ESPECIALISTAS EM SANTOS

Lideranças do setores público e privado destacam experiências bem-sucedidas no 1º Encontro Mulheres a Bordo

**Por Bárbara Farias 6 de maio de 2026 às 07:08**



**Com auditório lotado no Grupo Tribuna, especialistas compartilharam estratégias de gestão com foco na diversidade e equidade de gênero (Foto: Alexander Ferraz/AT)**

O ambiente corporativo diverso, plural e inclusivo já é realidade no comércio exterior brasileiro e segue em expansão, demonstrando a transformação gradual de um ecossistema historicamente masculino. Esta foi uma das conclusões do 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026, realizado nesta terça-feira (5), na sede do Grupo Tribuna, em Santos.

Gestores que participaram do painel “Política de Diversidade e Liderança: Como ser He for She?” destacaram que a formação de equipes diversas resulta menos de uma política institucional e mais de ações concretas no cotidiano das empresas.

O perfil mais valorizado é o de profissionais preparados, com iniciativa e disposição para ampliar suas competências, assumir novos desafios e transitar entre áreas, mesmo sem experiência. O debate foi mediado pela presidente do Comitê Mulheres a Bordo, Flávia Takafashi.

Primeira a falar, a diretora substituta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro, salientou que “inovar é fazer algo agregando valor social”. Para ela, o setor só se desenvolve se for composto de pessoas diferentes, de gêneros e etnias diversos.

“Se forem os mesmos homens brancos, héteros e cis nas lideranças, serão as mesmas soluções brancas, héteros e cis. A gente só tem riqueza na pluralidade. A política de administração pública voltada à pluralidade não vem só para demonstrar a importância da diversidade, mas para deixar um marco”.

O CEO da DP World Santos, Fabio Siccherino, declarou que é preciso ouvir as mulheres. “Quando as mulheres se sentam à mesa, não é só dar voz. É parar de interrompê-las. É dar essa oportunidade delas serem ouvidas. A DP World entendeu esse processo desde o início e criou oportunidades para as mulheres se capacitarem e se desenvolverem dentro da organização”.

Pioneira na Santos Brasil como diretora de Planejamento Operacional, Evelyn Lima disse que assumiu o cargo porque o CEO da empresa apostou na sua competência, mas enfatizou que é fundamental se preparar para lidar com situações adversas e inesperadas em cargos de liderança. “Às vezes, a gente pensa: me jogaram aqui e terei que aprender a nadar sozinha. Sim, você vai. Você está ali para tomar decisões. O autoconhecimento e o autodesenvolvimento nos preparam para essas situações”.

O diretor da Eldorado Brasil, Flavio da Rocha Costa, citou a cobrança interna por diversidade nos processos seletivos. Nesse cenário, houve um avanço significativo na participação feminina em áreas

operacionais nos últimos anos. “Hoje, 50% da área de logística é formada por mulheres, independentemente da posição, inclusive em funções que envolvem operação de caminhões”.

O diretor-executivo da Deme Brasil, Disney Barroca, destacou que a empresa, com sede na Bélgica, conta com mais de 5,4 mil colaboradores em 90 países e se tornou plural. “A partir da internacionalização, por uma questão geográfica ou natural, a Deme se diversificou. Pluralidade gera riqueza, diversidade gera inteligência”.

### Balanço

Após o evento, Flávia avaliou positivamente o aprofundamento do debate. “A gente fala desse tema há muito tempo, mas hoje (ontem) conseguimos avançar, trazendo propostas concretas sobre o que as empresas podem fazer para abrir esses espaços”.

Ela observou que o evento estimulou a construção de caminhos práticos para as mulheres superarem desafios históricos. “Nem sempre os espaços corporativos oferecem as mesmas oportunidades, mas é preciso criar caminhos. Hoje, a gente debate, instiga e constrói um ambiente mais favorável para isso”.

### Valorização e incentivo

Iniciativa do Grupo Tribuna, o projeto Mulheres a Bordo foi criado em 2025, com o objetivo de valorizar e incentivar a presença feminina no comércio exterior brasileiro. Em 2026, a iniciativa está ainda mais robusta e tem reportagens quinzenais em A Tribuna e editoria própria no site. As ações incluem dois encontros para debates — o primeiro foi realizado ontem e o próximo será em 1º de outubro — e a Missão Internacional ao Panamá, que ocorrerá entre 18 e 21 de agosto.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 06/05/2026*

## CMN REGULAMENTA PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DE ÔNIBUS E DE CAMINHÕES

Segunda fase do Move Brasil oferece juros baixos e prazos maiores  
**Da Agência Brasil 6 de maio de 2026**



*(Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil)*

O Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou novas regras para ampliar o acesso a crédito destinado à renovação de veículos de transporte no país. A medida regulamenta a segunda etapa do Move Brasil, lançada na semana passada, que busca facilitar a compra de caminhões, ônibus e outros veículos por profissionais e empresas do setor.

O programa funciona como uma linha de financiamento com juros reduzidos e condições especiais para quem precisa trocar ou modernizar a frota de veículos profissionais.

### Quem pode participar

O programa atende diferentes perfis do setor de transporte:

Transportadores autônomos (motoristas de carga ou passageiros);  
Profissionais ligados a cooperativas;  
Pequenos empresários individuais;  
Empresas de transporte rodoviário e urbano.

### Como funciona o crédito



O financiamento será oferecido por bancos e instituições financeiras autorizadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que também coordena o programa. Essas instituições são responsáveis por conceder o crédito e avaliar cada operação.

O objetivo é permitir que os profissionais adquiram veículos novos ou seminovos com condições mais acessíveis.

### Juros mais baixos

O CMN regulamentou os juros cobrados pelos os fundos que fornecem recursos para o Move Brasil. As taxas variam conforme o tipo de comprador e o impacto ambiental da operação. Quanto mais sustentável for a troca do veículo, menor tende a ser o juro.

### Veja como funciona:

1% ao ano: autônomos que trocarem veículo antigo por novo/seminovo com sucateamento;  
2% ao ano: autônomos sem contrapartida ambiental;  
3% ao ano: empresas com troca de veículo antigo por novo;  
5,5% ao ano: empresas sem exigência ambiental.

### Além disso, os agentes operadores aplicam suas taxas, que podem chegar a:

Até 8,8% ao ano para autônomos;  
Até 3% ao ano para empresas;  
Até 1,25% ao ano para o BNDES.

No lançamento do programa, na semana passada, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, informou que os juros médios para os tomadores do Move Brasil caíram de 14% para 11,3% ao ano.

### Prazo para pagar

Outro ponto importante é o tempo para quitar o financiamento:

Até 120 meses (10 anos) para autônomos, com até 12 meses de carência;  
Até 60 meses (5 anos) para empresas, com até 6 meses de carência.

O valor máximo por financiamento é de até R\$ 50 milhões por cliente.

### Incentivo à sustentabilidade

O programa também busca reduzir a poluição. Para ter acesso às melhores condições, será necessário comprovar a retirada de veículos antigos de circulação, além de atender a regras de emissão de poluentes.

Os veículos financiados também deverão seguir padrões ambientais definidos pelo Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve).

### Impacto esperado

A expectativa do governo é que a medida ajude a:

Modernizar a frota de transporte no Brasil;  
Reduzir custos operacionais para motoristas e empresas;  
Diminuir a emissão de poluentes;  
Melhorar a eficiência logística no país.

O Move Brasil integra a estratégia federal de fortalecer o setor de transporte, considerado essencial para a economia, e ampliar o acesso ao crédito para trabalhadores e empresas.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 06/05/2026**

## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### SOLVE SHIPPING INICIA MAPEAMENTO LOGÍSTICO INTERNACIONAL EM SUAPE

Suape recebe técnicos da Solve Shipping para estudo de novas rotas com objetivo de ampliar exportações e reduzir tempo de transporte de cargas

**Por Mariana Araújo**



***Entre os objetivos, estão encontrar novas rotas para produtos que já exportam e inserir novas cadeias em rotas internacionais – Foto: Divulgação/Suape***

O Porto de Suape inicia, na próxima semana, uma nova etapa de sua estratégia de expansão logística e inserção internacional. Técnicos da Solve Shipping desembarcam em Pernambuco para dar início, em campo, aos estudos que vão mapear o potencial de cargas da região, identificar novas rotas comerciais e propor soluções para reduzir o tempo de trânsito, um dos principais desafios para a competitividade de produtos exportados, sobretudo os perecíveis.

A mobilização ocorre após a assinatura do contrato entre Suape e a consultoria, formalizada em abril, dentro do Pacto pelo Agro, iniciativa conduzida em parceria com a Secretaria estadual de Desenvolvimento Agrário, Agricultura, Pecuária e Pesca (SDA-PE). O objetivo é estruturar soluções logísticas capazes de consolidar o porto pernambucano como uma das principais portas de saída da produção agroindustrial do Nordeste para o mercado internacional.

De acordo com o presidente do porto, Armando Monteiro Bisneto, a chegada da equipe técnica marca o início de um trabalho estratégico que vai muito além dos limites geográficos de Pernambuco. “Contratamos uma empresa especializada em inteligência marítima, com expertise em analisar a capacidade econômica da hinterlândia que Suape atende, que muitas vezes é maior do que o próprio estado”, afirmou.

Na prática, essa área de influência (conhecida como hinterlândia) se estende por diversos estados do Nordeste, incluindo Ceará, Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Norte e Sergipe, além de regiões do interior da Bahia. A proposta da consultoria é compreender, com maior precisão, o fluxo de mercadorias que já circula por esse território, bem como identificar cargas potenciais ainda não capturadas pelo porto.

#### **Mapeamento em campo e escuta dos agentes econômicos**

Durante o período em Pernambuco, os especialistas da Solve Shipping vão realizar uma série de entrevistas com operadores logísticos, exportadores, armadores, terminais e usuários do porto. A ideia é construir um diagnóstico detalhado sobre o perfil das cargas movimentadas, suas origens e destinos, além de entender gargalos operacionais e oportunidades de expansão.

Segundo Monteiro Bisneto, esse mapeamento é essencial para viabilizar novas rotas marítimas de forma sustentável. “Quando você consegue identificar a carga que você tem de ida e a carga que você tem de retorno ao longo do ano, você consegue criar um ‘match’ que permite a abertura de novas linhas marítimas”, explicou.

Hoje, Suape já conta com conexões regulares para a Ásia, América do Sul, América Central e Europa, além de rotas para o Mediterrâneo. No entanto, a estratégia do porto é ampliar esse leque, criando ligações mais diretas e competitivas com mercados considerados prioritários.

“A gente quer novas linhas para os Estados Unidos, quer reduzir escalas nas rotas para a Ásia e fortalecer conexões com o norte da Europa, que é um mercado muito relevante para produtos como frutas”, destacou o presidente. Ele também ressalta que a presença de empresas europeias instaladas em Suape reforça a vocação internacional do complexo.

### **Redução de tempo e ganho de competitividade**

Um dos focos centrais do estudo será a redução do tempo de trânsito das cargas, fator decisivo para produtos perecíveis, como frutas, carnes e derivados. A diminuição de escalas e a criação de rotas mais diretas podem representar ganhos expressivos de competitividade para os exportadores nordestinos.

O trabalho da Solve Shipping também busca alinhar a oferta logística à demanda produtiva regional, criando condições para que novos fluxos de exportação se consolidem. A expectativa é que, ao reduzir custos e prazos, o porto amplie sua atratividade frente a outros hubs logísticos do país, mesmo estando mais distante

### **Potencial de novas cadeias exportadoras via Suape**

Outro ponto destacado por Monteiro Bisneto é o potencial de desenvolvimento de cadeias produtivas que ainda não operam plenamente no comércio exterior. “Há cargas que ainda não são exploradas. Um exemplo é o ovo, que fez sua primeira exportação recentemente. Pode não parecer relevante em termos de contêiner, mas tem importância para regiões como o Agreste e a Zona da Mata”, afirmou.

Segundo ele, a criação de uma rota específica pode funcionar como catalisador para o crescimento dessas cadeias. “Se você começa exportando 15 contêineres de ovos para a África, isso pode evoluir para 30, 45. A partir daí, toda a cadeia produtiva se reorganiza para atender não só o mercado local, mas também o internacional”, explicou.

Além das melhorias operacionais, o projeto também carrega o componente cultural importante de incentivar empresários locais a enxergarem o mercado externo como parte de sua estratégia de crescimento. “É fundamental mostrar que o empresário pernambucano não precisa produzir apenas para o mercado local. Ele pode exportar para a África, Europa, América do Sul e até Ásia, dependendo do produto”, afirmou.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 06/05/2026*

## **ATA DO COPOM: GUERRA NO ORIENTE MÉDIO DIFICULTA QUEDA MAIS RÁPIDA DOS JUROS**

O Copom reduziu a Selic para 14,5% ao ano, mas a guerra no Oriente Médio e a desancoragem das expectativas de inflação até 2028 travam cortes mais agressivos

*Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)*



***O destróier guiado por mísseis da classe Arleigh Burke USS Delbert D. Black (DDG 119) dispara um míssil Tomahawk Land Attack (TLAM) em apoio à Operação Epic Fury, em 28 de fevereiro de 2026, na guerra do Oriente Médio. Foto: Marinha dos EUA***

Divulgada nesta terça-feira (5 de maio), a ata da 278ª reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central, realizada em 28 e 29 de abril de 2026, aponta que tensões geopolíticas no Oriente Médio, desancoragem das expectativas de inflação e incertezas sobre a política econômica dos Estados Unidos levaram

o colegiado a manter moderação no ritmo de corte dos juros.



Na ocasião, a Selic foi reduzida em 0,25 ponto percentual, para 14,50% ao ano, por decisão unânime dos seis membros do Comitê: Gabriel Muricca Galípolo (presidente), Ailton de Aquino Santos, Gilneu Francisco Astolfi Vivan, Izabela Moreira Correa, Nilton José Schneider David e Paulo Picchetti.

O Copom não sinalizou o ritmo dos próximos passos. Segundo a ata, a magnitude e a duração do ciclo de calibração serão determinadas à medida que novas informações forem incorporadas às análises do Comitê. A decisão foi descrita como compatível com o cenário atual, no qual a duração e extensão dos conflitos geopolíticos, os sinais mistos sobre o ritmo de desaceleração da atividade e seus efeitos sobre os preços dificultam a identificação de tendências claras.

### **Projeções de inflação em cenário de guerra**

No cenário de referência, com câmbio de R\$ 5,00/US\$ e hipótese de bandeira tarifária amarela para dezembro de 2026, as projeções do Banco Central para o IPCA são de 4,6% em 2026 e 3,5% no quarto trimestre de 2027, atual horizonte relevante de política monetária. Para o IPCA de preços livres, a projeção é de 4,5% em 2026; para os administrados, 4,8%. O Boletim Focus registrava, à época da reunião, expectativa de 4,9% para o IPCA em 2026 e 4,0% para 2027, ambas acima da meta.

A meta de inflação, fixada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual, o que estabelece teto de 4,5%. O Copom destacou que expectativas desancoradas elevam o custo de desinflação sobre o nível de atividade, exigindo restrição monetária maior e por mais tempo. Desde a reunião anterior, ficou evidente desancoragem adicional das expectativas para horizontes mais longos, em particular para 2028.

### **Copom: atividade e mercado de trabalho**

No plano doméstico, a atividade econômica manteve trajetória de moderação no crescimento, com o mercado de trabalho em patamares historicamente baixos de desemprego e rendimentos reais acima do crescimento da produtividade. Indicadores preliminares do primeiro trimestre de 2026 apontam retomada em relação ao final de 2025, movimento compatível com projeção de variação positiva do PIB no ano, ainda que menor do que em 2025.

O Comitê reafirmou preocupação com riscos fiscais, citando o potencial de esmorecimento no esforço de reformas estruturais, o aumento do crédito direcionado e as incertezas sobre a estabilização da dívida pública como fatores que podem elevar a taxa de juros neutra da economia, com impacto sobre a potência da política monetária e o custo de desinflação.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 05/05/2026**



Presidência da República



Portos e Aeroportos

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

### **PRIMEIRO VOO CABO VERDE-RECIFE CHEGA À CAPITAL PERNAMBUCANA NESTA QUARTA-FEIRA (6)**

Ministro Tomé Franca e o embaixador de Cabo Verde, João Pedro D'Oliveira, recepcionarão tripulação no aeroporto

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta quarta-feira (6), da recepção à tripulação do primeiro voo Cabo Verde-Recife, no Aeroporto Internacional da capital pernambucana. O embaixador do país africano, João Pedro D'Oliveira, e o presidente da Empresa de Turismo de Pernambuco (Empetur), Eduardo Loyo, também acompanham a chegada da aeronave.

Anunciada em fevereiro pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a operação será realizada pela Cabo Verde Airlines e amplia a conectividade internacional do Brasil.

A rota contará com dois voos semanais, com saída de Cabo Verde às quintas e aos sábados, às 18h30, e chegada ao Recife às 22h30. Já os voos de retorno sairão da capital pernambucana às sextas e domingos, à 0h30, com pouso previsto para às 4h30.

### Credenciamento

Não será necessário realizar credenciamento para a cobertura do evento.

### Serviço:

Evento: Inauguração do voo Cabo Verde-Recife

Data: Quarta-feira, 6 de maio

Horário: 22h30

Local: Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Praça Min. Salgado Filho, s/n - Imbiribeira, Recife

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

Data: 05/05/2026

## EM EVENTO DA ATP, MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS DESTACA PARCERIA COM SETOR PRIVADO NA EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Empresas que integram a Associação de Terminais Portuários Privados respondem por 60% da movimentação de cargas no país



***Além de ampliar a capacidade operacional dos portos, empresas privadas contribuem com novas tecnologias, eficiência e práticas sustentáveis, em linha com as diretrizes do Governo Federal para o setor - Foto: Eduardo Oliveira***

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participou da inauguração da nova sede da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), na noite dessa segunda-feira (4), em Brasília. Na ocasião, destacou a importância da atuação integrada entre o poder público e a iniciativa privada para a expansão, modernização e

aumento da eficiência da infraestrutura portuária brasileira.

Segundo o ministro, o diálogo permanente com entidades representativas do setor produtivo tem sido fundamental para o aprimoramento das políticas públicas e o fortalecimento do ambiente de negócios. “Para o Ministério de Portos e Aeroportos, a ATP é uma parceira estratégica. As contribuições do setor privado são essenciais para aperfeiçoarmos nossos instrumentos e garantirmos condições adequadas à ampliação dos investimentos no país”, afirmou.

Atualmente, a ATP reúne 39 empresas de grande porte e congrega 75 Terminais de Uso Privado (TUPs) em todo o Brasil. Juntas, as associadas são responsáveis por 60% da movimentação de cargas portuárias e por cerca de 47 mil empregos diretos e indiretos, consolidando o papel do segmento como um dos principais vetores de desenvolvimento logístico nacional.

Além de ampliar a capacidade operacional dos portos, a atuação das empresas privadas tem impulsionado a incorporação de novas tecnologias, o aumento da eficiência e a adoção de práticas sustentáveis, em alinhamento com as diretrizes do Governo Federal para o setor. Nesse contexto, o ministro destacou que a nova sede da ATP simboliza o amadurecimento desse ambiente de cooperação entre o poder público e a iniciativa privada.

“O crescimento da ATP se reflete nesta nova sede e evidencia a importância de um ambiente institucional sólido e organizado. Esse avanço traduz os ganhos de uma infraestrutura bem estruturada, com participação ativa do setor privado. Além disso, as contribuições da Associação são

fundamentais para subsidiar a formulação de políticas públicas, a partir das demandas e experiências das empresas associadas”, afirmou.

### **Inovação, sustentabilidade e competitividade**

O secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, também participou do evento e reforçou o compromisso do MPor com a implementação de políticas públicas voltadas à inovação, sustentabilidade e competitividade. “Estamos trabalhando para consolidar um ambiente regulatório estável, que estimule investimentos e promova um setor portuário cada vez mais moderno e eficiente”, destacou.

Por fim, o ministro Tomé Franca ressaltou que o Governo Federal tem avançado em pautas estruturantes, como a ampliação da segurança jurídica, a simplificação dos processos de outorga e renovação contratual junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a melhoria das condições logísticas.

“O fortalecimento da infraestrutura portuária passa por uma atuação coordenada. Estamos avançando em iniciativas como dragagens, melhoria dos acessos e aumento da eficiência operacional, com foco na redução de custos e no aumento da competitividade”, concluiu.

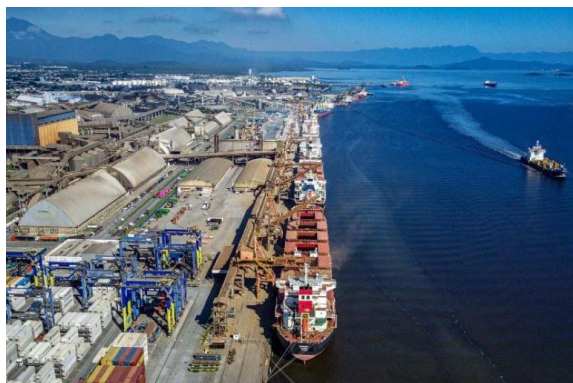
A nova sede da ATP está localizada no 6º andar da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), em Brasília (DF).

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

*Data: 05/05/2026*

## **CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA INICIA PRIMEIRA EDIÇÃO DE 2026 COM VISITAS TÉCNICAS EM PARANAGUÁ**

7ª edição do evento visa promover a cultura da transformação nos portos públicos e terminais portuários privados do país



***Evento reúne autoridades, técnicos, empresários e acadêmicos para debater os desafios da operação portuária - Foto: Divulgação***

No porto de Paranaguá (PR), o Ministério de Portos e Aeroportos dá início, nesta terça-feira (5), à 7ª edição das Caravanas da Inovação Portuária. A iniciativa, feita em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), marca o primeiro evento do calendário de 2026 e reúne autoridades, técnicos, empresários e acadêmicos para debater os desafios da operação portuária.

Para o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos, Tetsu Koike, esta edição das Caravanas reforça a importância de aproximar todos os setores em uma agenda comum de inovação. “Os portos brasileiros concentram 96% do comércio exterior, isso reforça a importância de ampliar a competitividade e a eficiência do setor. E para a sétima edição das caravanas, aqui em Paranaguá, reunimos setor público, iniciativa privada e academia para discutir como a inovação está transformando os portos do país”, disse o diretor durante a apresentação.

### **Imersão no Porto**

O primeiro dia do evento contou com visitas às instalações do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) e apresentações institucionais dentro da área portuária. A programação foi estruturada para aproximar os participantes da rotina operacional do porto com uma troca de experiências e o debate técnico sobre o setor portuário.

Durante a apresentação do TCP, o superintendente institucional e jurídico e encarregado de dados (DPO), Rafael Stein Santos, falou sobre a importância da governança e da gestão para o desempenho das operações dentro do terminal. “A gente olha sempre sob três aspectos essenciais no nosso negócio. O primeiro deles é a infraestrutura portuária e os equipamentos, depois toda a capacidade instalada dos terminais e, por fim, a infraestrutura marítima e os acessos disponíveis”, explicou.

### Cooperação internacional

A representante da rede econômica neerlandesa no Brasil, Lucila Almeida, veio ao evento representando o governo dos Países Baixos. Ela está participando pela primeira vez da Caravanas da Inovação e tem expectativas voltadas ao fortalecimento de parcerias e ao avanço de pautas sustentáveis no setor portuário

Segundo ela, a agenda do evento dialoga diretamente com iniciativas já desenvolvidas em parceria entre Brasil e Países Baixos, especialmente voltadas à transição para práticas mais sustentáveis. “Temos diversas ações conjuntas para integrar inovação e trazer uma perspectiva mais verde, especialmente no que diz respeito à descarbonização”, afirmou.

A representante também ressaltou a colaboração com o Ministério de Portos e Aeroportos no desenvolvimento de um curso de capacitação voltado ao tema. A formação contará com cinco módulos de 20 horas cada, sendo três realizados de forma online, um em Brasília e outro no Porto de Rotterdam, reunindo universidades, empresas e instituições. “A ideia é capacitar as pessoas para lidar com esse novo momento, mais voltado à sustentabilidade”, explicou.

### Sobre a região

Localizada no litoral do Paraná, o município de Paranaguá integra uma das regiões logísticas mais estratégicas do Sul do país, com ligação direta a corredores de exportação que conectam o interior produtor aos mercados internacionais. A cidade se destaca pela forte vocação portuária e pela presença de atividades ligadas ao comércio exterior, que impulsionam a economia local e regional.

Em 2025, os portos do Paraná, com destaque para o Porto de Paranaguá, registraram um novo recorde histórico de movimentação, alcançando aproximadamente 73,5 milhões de toneladas, o maior volume já registrado no estado.

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

*Data: 05/05/2026*

## HIDROVIA DO SÃO FRANCISCO PODE BARATEAR ALIMENTOS E REFORÇAR ABASTECIMENTO NO INTERIOR DO PAÍS

Ministério de Portos e Aeroportos e Codeba estudam reativação do modal para ampliar eficiência logística e reduzir custos de transporte



**Foto: 2º SG-MR Denis Rocha/Marinha do Brasil (divulgação Codeba)**

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) estuda a reativação da hidrovia do Rio São Francisco como forma de reduzir o custo do transporte de cargas, elevando o impacto no preço dos alimentos. A iniciativa busca melhorar o abastecimento de cidades do interior, com mais regularidade na chegada de produtos essenciais ao dia a dia da população.

Na prática, a expectativa é de aumento da circulação de mercadorias, dinamização das economias locais e geração de empregos em setores como transporte, operação portuária, comércio e serviços.

Atualmente, o trecho navegável tem 1.371 quilômetros, entre Pirapora (MG), Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), com potencial para atender 505 municípios e cerca de 11,4 milhões de pessoas. A estimativa é de movimentação de até 5 milhões de toneladas já no primeiro ano de operação.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou que a reativação da hidrovia do São Francisco melhora a eficiência logística e reduz custos de transporte. "Ela também amplia a integração de regiões que dependem do rio como infraestrutura essencial. A volta da hidrovia do Velho Chico significa levar mais desenvolvimento, baratear o transporte de mercadorias e conectar pessoas."

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a hidrovia também aumenta o acesso a insumos essenciais. "A hidrovia amplia a regularidade no transporte de cargas e melhora a chegada de alimentos e materiais indispensáveis, especialmente em regiões que dependem desse modal", afirmou.

Entre as principais cargas previstas estão grãos como soja, milho e algodão, além de fertilizantes, calcário e gesso, insumos diretamente ligados à produção agrícola e ao custo final dos alimentos.

O projeto de reativar a Hidrovia do São Francisco inclui ainda melhorias na navegabilidade do rio e na infraestrutura ao longo do percurso, além da implantação de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4). A medida deve estender o acesso de municípios ribeirinhos ao transporte hidroviário e fortalecer a integração logística entre regiões do interior.

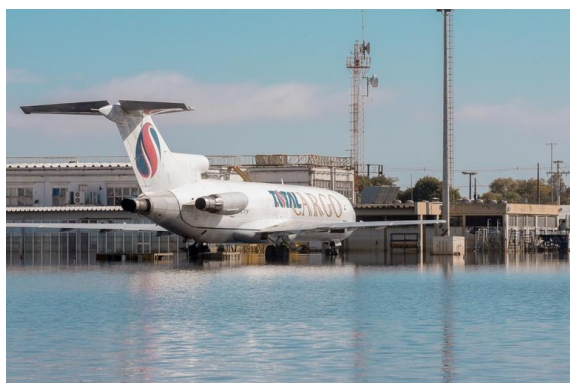
A gestão da hidrovia será transferida do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), em articulação com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como parte da reorganização da governança do modal hidroviário.

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

*Data: 05/05/2026*

## **AEROPORTO SALGADO FILHO SUPERA NÍVEIS PRÉ-ENCHENTE E CONSOLIDA RETOMADA COM CRESCIMENTO NO FLUXO DE PASSAGEIROS**

Dois anos após desastre que paralisou operações, terminal de Porto Alegre (RS) registra alta na movimentação



### **Aeroporto Salgado Filho durante inundação em 2024. - Foto: Mpor/Vosmar Rosa**

Dois anos após o alagamento histórico que interrompeu as operações por cerca de cinco meses em 2024, o Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS), não apenas retomou suas atividades como já supera os níveis de movimentação anteriores ao desastre. No primeiro trimestre de 2026, o terminal registrou 1,8 milhão de passageiros, acima dos 1,6 milhão contabilizados no mesmo período de 2024.

No segmento internacional, o avanço também é evidente. Foram 101.587 passageiros no primeiro trimestre de 2026, frente a 95.745 no mesmo período de 2024, uma alta de 6,1%. O resultado sinaliza não apenas a normalização das operações, mas o fortalecimento da conectividade aérea da região após o maior desastre ambiental já registrado em um aeroporto brasileiro.

A retomada foi viabilizada por um robusto conjunto de obras e investimentos que ultrapassaram R\$ 560 milhões. Desse total, R\$ 426 milhões foram por medida cautelar do Governo Federal no âmbito do contrato de concessão com a Fraport Brasil.



“O que vemos hoje em Porto Alegre é mais do que a recuperação de um aeroporto. É a demonstração da capacidade do Estado brasileiro de responder com rapidez, coordenação e eficiência a uma situação extrema. O Salgado Filho volta a crescer, mais resiliente e preparado para o futuro”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

A recuperação da pista de pousos e decolagens, com 3.200 metros de extensão, foi uma das etapas mais complexas. Submersa por cerca de 23 dias, a estrutura exigiu um processo detalhado que incluiu limpeza, inspeção das placas de concreto, fresagem, remoção de detritos e recomposição das camadas de pavimento em um trecho de 1.400 metros. Também foram recuperados ou substituídos sistemas essenciais, como o elétrico e a sinalização luminosa.

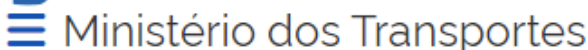
Além disso, o aeroporto recebeu novos equipamentos operacionais, como esteiras de bagagem, aparelhos de raio X, escadas rolantes e elevadores. Foram ainda implementadas melhorias estruturais no sítio aeroportuário voltadas à drenagem e ao escoamento de águas pluviais.

O secretário de Aviação Civil, Daniel Longo, reforçou que as obras foram conduzidas com rigor técnico e observância aos padrões operacionais e de segurança da aviação civil. “Hoje, o aeroporto opera com maior capacidade e preparado para sustentar o crescimento da demanda com eficiência e previsibilidade”, afirmou o secretário.

A dimensão da operação de recuperação impressiona. Mais de duas mil pessoas trabalharam 24 horas por dia, permitindo que o aeródromo fosse restabelecido em aproximadamente três meses. Veja alguns números:

- 32 mil m2 do terminal de passageiros passaram por obras de recuperação;
- mais de 300 mil metros de cabos de TI foram substituídos;
- cerca de 20 mil metros de cabos elétricos foram substituídos;
- 10 subestações de energia e 20 grupos de geradores recuperados;
- quase 100 mil toneladas de asfalto;
- 55 mil m2 de concreto.

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



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### CNH DO BRASIL: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA NOVA JORNADA DO INSTRUTOR

Evento acontece nesta quarta-feira (6); medida conecta candidatos a profissionais autorizados e às autoescolas

O ministro dos Transportes, George Santoro, lança, nesta quarta-feira (6), às 9h30, a Nova Jornada do Instrutor no aplicativo CNH do Brasil. O objetivo é reduzir burocracias, ampliar o acesso à habilitação e garantir mais transparência e controle das informações.

A funcionalidade, desenvolvida pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), estabelece um fluxo 100% digital, gratuito e integrado em nível nacional. Pela primeira vez, profissionais autorizados pelo Detran, autoescolas e candidatos passam a operar em um mesmo ambiente.

Com o novo modelo, os candidatos poderão buscar autoescolas e instrutores por localização após o exame teórico, além de entrar em contato direto pelo WhatsApp. Quem já atua na área passa a ter um perfil próprio no aplicativo.

Todas as informações passam a ser inscritas imediatamente no Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach) e a comunicação será automática e em tempo real com os Detrans.

### Cobertura de imprensa

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

### Serviço

Lançamento da Nova Jornada do Instrutor

Data: quarta-feira, 6 de maio

Horário: 9h30

Local: Sala Interativa do Ministério dos Transportes, Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar

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

Data: 06/05/2026

## CURSOS TEÓRICOS GRATUITOS PARA CNH GARANTEM ECONOMIA DE R\$ 1,8 BILHÃO AOS BRASILEIROS

Com CNH do Brasil, Ministério dos Transportes reduz o custo da primeira habilitação e torna o processo mais rápido e acessível



**Minas Gerais lidera economia com a CNH do Brasil, com cerca de R\$ 269,6 milhões poupados pelos candidatos. Foto: Marcio Ferreira/MT**

Brasileiros economizaram R\$ 1,8 bilhão na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) desde dezembro de 2025, com a gratuidade do exame teórico, proporcionado pela plataforma CNH do Brasil, do Ministério dos Transportes. O curso teórico é uma das etapas obrigatórias do processo de habilitação. O valor

corresponde ao que os candidatos deixaram de pagar para realizar o curso e, como os preços tendem a ser reajustados, a economia pode ser ainda maior ao longo do tempo.

Para a população, a medida representa redução direta de custos. Minas Gerais lidera, com cerca de R\$ 269,6 milhões economizados. No estado, o curso teórico custava, em média, R\$ 1.095, o valor mais alto do país. Em seguida aparecem Santa Catarina, com R\$ 1.094, Rio Grande do Sul, com aproximadamente R\$ 1.025, e Bahia, onde o custo girava em torno de R\$ 1.019 para essa etapa da habilitação.

O impacto financeiro se distribui por todo o país. Após Minas Gerais, os candidatos de São Paulo foram os que mais economizaram, com um montante de R\$ 225,3 milhões, seguido por Bahia (R\$ 217,9 milhões) e por Rio Grande do Sul (R\$ 171,5 milhões). Em Pernambuco, a economia chega a R\$ 114 milhões, enquanto Paraná (R\$ 113,6 milhões) e Rio de Janeiro (R\$ 108,8 milhões) também registram números relevantes, já que os candidatos não precisam mais pagar pelo curso teórico.

### CNH mais barata e menos burocrática

O valor para tirar a primeira carteira de motorista caiu em todo o país após o lançamento da CNH do Brasil, iniciativa do Ministério dos Transportes. Antes, o processo completo para as categorias A e B chegava a R\$ 4,9 mil em alguns estados. Atualmente, esse valor varia entre R\$ 810 e R\$ 1,6 mil. Além da gratuidade do curso teórico, as mudanças incluem a redução da carga mínima de aulas práticas, a possibilidade de formação com instrutores autônomos credenciados e a fixação de teto de R\$ 180 para os exames médico e psicológico.

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

Data: 06/05/2026



## PORTAL PORTO GENTE

### CONSÓRCIO PARA EMBARCAÇÕES É OPÇÃO PARA OS AMANTES DAS ÁGUAS

Modalidade cresce como alternativa ao financiamento tradicional e amplia acesso a lanchas, motos aquáticas e barcos

#### *Da Redação Portogente*

A modalidade permite aquisição de lanchas, motos aquáticas, veleiros, barcos, entre outros



Distante mais de mil quilômetros da costa litorânea, a frota náutica de Brasília é uma das maiores do país. Dados da Marinha do Brasil apontam que a capital tem mais de 52 mil embarcações registradas que navegam pelo Lago Paranoá: lago artificial criado para aumentar a umidade da região seca, além de possibilitar lazer, esportes náuticos, passeios e banho.

Para os apaixonados pela água, o dado não chama a atenção, pois, realizar o sonho de ter a própria embarcação é um desejo comum entre os navegantes. No entanto, o alto custo para aquisição costuma se

tornar um obstáculo e o consórcio surge como uma alternativa inteligente, planejada e financeiramente equilibrada para quem almeja conquistar bens como lanchas, moto aquática, veleiros, barcos, entre outros.

Diferente de um empréstimo, a modalidade funciona como uma poupança programada, resgatada no momento da contemplação. "Em outras palavras, é uma opção interessante para quem ama navegar por rios, lagos e alto mar com embarcações de pequeno, médio ou grande porte sem precisar desembolsar um valor alto à vista ou financiamento imediato", avalia José Climério Silva Souza, Diretor Executivo do Consórcio Nacional Bancorbrás.


#### **Consórcio**

José Climério explica que o consórcio é uma modalidade de compra coletiva na qual um grupo de pessoas se reúne para adquirir bens ou serviços. O sistema funciona sem a cobrança de juros, diferentemente de financiamentos tradicionais. A cada mês, os participantes concorrem à contemplação por sorteio ou podem ofertar lances para antecipar o acesso ao crédito, que corresponde ao valor do bem desejado. "Os clientes da Bancorbrás podem optar por redução de parcelas, que oferecem mensalidades reduzidas — entre 25%, 30% e 50% do valor original. O montante correspondente à redução pode ser abatido do crédito, diluído nas prestações futuras ou quitado com outros recursos", afirma.

O diretor acrescenta: "enquanto não são contemplados, os integrantes seguem contribuindo para formar o fundo comum que viabiliza as aquisições do grupo, tornando o consórcio uma alternativa planejada e disciplinada de consumo", diz.

#### **Veículos pesados**

Ao longo de 2025, a média mensal de comercialização de cotas do consórcio de veículos pesados - que incluem embarcações - ficou próxima a 16,5 mil. "A categoria observou alta de 38,1% nos créditos disponibilizados, representando mais de R\$ 24,17 bilhões no ano passado. Os números reforçam a consolidação do consórcio no mercado de veículos aquáticos", finaliza José Climério. Os dados são da Associação Brasileira das Administradoras de Consórcios (ABAC).

 Tendência de mercado: consórcios avançam como alternativa sem juros e ampliam acesso ao setor náutico no Brasil.

 Análise Portogente:

O crescimento do consórcio no segmento náutico reflete uma mudança no comportamento do consumidor brasileiro, cada vez mais orientado ao planejamento financeiro e à redução de custos. A modalidade tende a ganhar ainda mais espaço à medida que o setor náutico se expande, impulsionado pelo turismo, lazer e aumento da renda em determinadas regiões do país.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 05/05/2026**

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

### Infraestrutura & Logística

*Investimentos em infraestrutura atingem R\$ 76,5 bilhões em 2025 e marcam maior nível da última década*

Aportes públicos e privados impulsionam logística, portos, aviação e hidrovias, com crescimento consistente nos últimos anos

### Redação Portogente

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.



***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***

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.

 Crescimento consistente: investimentos mais que dobraram na média anual recente, impulsionados por concessões e participação privada.

 Análise Portogente:

O avanço dos investimentos em infraestrutura confirma uma mudança estrutural no modelo brasileiro, com maior protagonismo do setor privado e amadurecimento das concessões. A tendência aponta para ganhos de eficiência logística, redução de custos e maior integração entre modais — fatores essenciais para sustentar o crescimento econômico e ampliar a competitividade do Brasil no comércio global.

**Fonte:** Portal Porto Gente

**Data:** 05/05/2026

## **APS E PREFEITURA DE GUARUJÁ BUSCAM APRIMORAR TRAÇADO TERRESTRE DO TÚNEL**

Guarujá articula mudanças em acessos do túnel para viabilizar investimentos federais e reduzir impactos urbanos

Município busca inclusão de via estratégica na Poligonal do Porto para garantir recursos e melhorar integração logística

**Redação Portogente**

Município pleiteia inclusão de acesso à avenida para investimentos federais

A pedido do prefeito de Guarujá, Farid Madi, o presidente Anderson Pomini, da Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa do Governo do Brasil responsável pela infraestrutura pública do Porto de

Santos, promoverá reunião no escritório da APS em São Paulo, na quinta-feira, dia 07 de maio, pela manhã, para tratar de solicitação de mudanças no traçado dos acessos terrestres ao túnel Santos-Guarujá na margem esquerda do Porto. A reivindicação visa incluir trecho da Avenida Santos-Dumont na Poligonal, de modo que o Porto de Santos possa aportar recursos federais nas melhorias dos acessos, beneficiando a população de Guarujá e também evitando desapropriações em excesso, problema levantado por moradores ao prefeito Farid Madi.



Da reunião participarão técnicos da Prefeitura de Guarujá e da APS. O objetivo é definir um traçado que interligue o túnel com as vias expressas já existentes e facilite também o escoamento de veículos em direção à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, a Piaçaguera-Guarujá.

“Em respeito ao pedido do prefeito vamos promover a reunião, uma vez que o túnel precisa estar alinhado com a nossa meta de relação Porto-Cidades”, disse o presidente Anderson Pomini, lembrando ainda que para poder aportar recursos nestas obras precisa incluir os

trechos a serem beneficiados na Poligonal do Porto Organizado.

### **Projeto em fase estratégica de definição**

A discussão sobre os acessos ocorre em um momento decisivo para o avanço do Túnel Santos-Guarujá, considerado uma das principais obras de infraestrutura do país dentro do Novo PAC. O projeto já conta com modelagem estruturada para concessão e vem sendo tratado como prioridade pelo Governo Federal, com previsão de investimento da ordem de R\$ 6,8 bilhões.

A definição dos acessos terrestres é considerada etapa crítica para o sucesso do empreendimento, uma vez que influencia diretamente a fluidez do tráfego, o impacto urbano e a eficiência logística do Porto de Santos. Técnicos avaliam que ajustes no traçado podem reduzir custos, minimizar desapropriações e melhorar a integração com a malha viária existente.

🚧 Ponto crítico: definição dos acessos ao túnel é determinante para eficiência logística e redução de impactos urbanos.

### **Integração com o Porto de Santos**

A inclusão de trechos na Poligonal do Porto Organizado permite que recursos federais sejam aplicados diretamente nas obras de acesso, ampliando a capacidade de investimento e garantindo padrão técnico compatível com a operação portuária. Essa estratégia reforça o conceito de integração Porto-Cidade, que busca equilibrar desenvolvimento econômico e qualidade de vida urbana.


Hoje, milhares de caminhões utilizam diariamente os acessos à margem esquerda do porto, especialmente na ligação com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni. A expectativa é que o novo traçado contribua para reduzir gargalos históricos e melhorar a circulação de cargas e veículos urbanos.

### **Impactos esperados na mobilidade**

O túnel, com cerca de 1,5 km de extensão total e previsão de travessia em aproximadamente dois minutos, deve eliminar a dependência das balsas entre Santos e Guarujá. Com isso, haverá redução significativa no tempo de deslocamento, nas emissões de poluentes e nos custos logísticos.

Especialistas apontam que a obra pode transformar a dinâmica da Baixada Santista, facilitando o deslocamento de trabalhadores, fortalecendo a economia local e aumentando a competitividade do maior porto da América Latina.



 Transformação regional: túnel promete reduzir tempo de travessia, emissões e custos logísticos na Baixada Santista.

 Análise Portogente:

O debate sobre os acessos ao túnel evidencia que grandes obras não se limitam à engenharia principal, mas dependem de soluções integradas no entorno. A articulação entre Prefeitura, Autoridade Portuária e Governo Federal será determinante para garantir que o projeto não apenas resolva um gargalo histórico, mas também entregue ganhos estruturais para mobilidade urbana, logística e desenvolvimento regional.

*Fonte: Portal Porto Gente*

*Data: 05/05/2026*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – A ABDINFRA, A CIÊNCIA JURÍDICA E O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA NO PAÍS**

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

A fundação da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra), que foi apresentada a autoridades e empresários na noite dessa terça-feira, dia 5, em Brasília, marca um amadurecimento institucional decisivo para o País. Ao reunir nomes de peso de tribunais superiores – do Superior Tribunal de Justiça (STJ), do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e do Tribunal de Contas da União (TCU) – em torno de um debate técnico e apartidário, a Academia se propõe a ser o farol que guiará a regulação brasileira para além da volatilidade das gestões políticas. Sua criação deixa evidente que o progresso físico de portos, ferrovias, rodovias, aeroportos, plataformas de petróleo e usinas de energia depende, fundamentalmente, da solidez do “asfalto jurídico” que sustenta os investimentos de longo prazo.

A importância da ABDInfra reside, em especial, na sua composição plural, que permite uma visão mais sistêmica sobre os gargalos do setor. Sob a presidência do ministro Breno Medeiros (TST) e vice-presidência do ministro Benjamin Zymler (TCU), a instituição nasce com a autoridade necessária para discutir temas que vão desde a logística de transportes até a expansão das telecomunicações e do 5G no agronegócio. O objetivo central não é apenas a difusão de conhecimento, mas a elaboração de propostas concretas para aprimorar a segurança jurídica, o que, no final, garantirá que o investidor tenha previsibilidade e que o Estado possua mecanismos regulatórios mais eficientes.

A integração entre o setor público e o privado, promovida pela parceria com o Grupo Brasil Export, impulsiona a Academia em um instrumento vivo de consulta. Conforme destacou o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, a ABDInfra também funcionará como um espaço aberto para buscar soluções para problemas reais, apoiando tecnicamente decisões que impactam diretamente a economia nacional. A “escuta ativa” prometida pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, presente na apresentação da entidade na noite de ontem, sinaliza que as reflexões científicas da Academia terão recepção direta na formulação de políticas públicas, aumentando a assertividade das ações governamentais.

Em um cenário onde a infraestrutura é o motor da retomada econômica, a ABDInfra se estabelece como a guardiã do rigor jurídico, assegurando que o crescimento do Brasil seja pavimentado com inteligência, transparência e estabilidade institucional. Sua atuação permitirá, principalmente, um sólido desenvolvimento do setor de infraestrutura e, assim, a expansão da economia brasileira e o fortalecimento de sua sociedade.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/05/2026*

### OPINIÃO – ARTIGOS - IDENTIDADE DE GÊNERO, RECONHECIMENTO E CRITÉRIOS



**THIAGO BENITO ROBLES**

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

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

Recentemente, enquanto aguardava atendimento em um espaço público, presenciei uma conversa que rapidamente deixou de ser apenas um diálogo casual. O tom subiu, as vozes ganharam firmeza e, em poucos minutos, percebi que o que estava em jogo ali não era apenas opinião, mas a colisão entre duas formas diferentes de compreender identidade e políticas públicas.

De um lado, alguém defendia que, se a sociedade já reconhece a identidade íntima das pessoas em diversos aspectos da vida, seria natural que a autodeclaração bastasse também em outros campos. Do outro, surgia o argumento de que determinadas políticas, especialmente aquelas ligadas a ações afirmativas e cotas, não poderiam depender apenas da percepção individual, pois estariam vinculadas a critérios coletivos e a uma história social marcada por desigualdades específicas.

Não era uma discussão simples, nem superficial. Era, na verdade, a expressão cotidiana de uma tensão que atravessa o nosso tempo. Entre frases interrompidas e exemplos lançados quase como provas definitivas, ficou evidente que muitas das divergências ali nasciam menos de posições incompatíveis e mais da ausência de clareza sobre conceitos jurídicos que raramente são explicados fora dos ambientes especializados.

Saí dali com uma inquietação que não era sobre escolher lados, mas sobre compreender melhor as bases normativas que sustentam essas diferenças de tratamento. Afinal, quando falamos em identidade íntima, falamos de autonomia pessoal e da forma como cada indivíduo se reconhece no mundo. Quando falamos em ações afirmativas raciais, entramos em um campo que lida com reconhecimento social, desigualdade histórica e critérios institucionais construídos para produzir efeitos coletivos.

Talvez um dos pontos mais esquecidos nesse tipo de debate seja justamente a ideia de reconhecimento. Pessoas buscam ser vistas, compreendidas e respeitadas em suas trajetórias individuais. Esse reconhecimento acontece em diferentes níveis. Há o reconhecimento íntimo, ligado à forma como cada um constrói sua própria identidade. Há o reconhecimento jurídico, que transforma essa identidade em direitos e garantias. E há o reconhecimento social, que depende do olhar coletivo e das estruturas históricas que moldam a forma como determinados grupos são percebidos.

Vivemos um período em que as identidades se tornaram mais abertas, mais plurais e mais fluídas. A sociedade passou a valorizar os modos diversos de viver, e o direito brasileiro acompanhou parte desse movimento ao ampliar o espaço da autodeterminação em determinadas áreas. Em temas relacionados à identidade de gênero, por exemplo, o ordenamento jurídico avançou ao reconhecer que a palavra da pessoa possui centralidade na definição de sua própria identidade civil, refletindo a proteção constitucional da dignidade humana.

Entretanto, quando o debate se desloca para políticas públicas de natureza redistributiva, como as ações afirmativas raciais, a lógica jurídica muda de direção. A autodeclaração permanece relevante, mas não é suficiente por si só. Isso ocorre porque a finalidade dessas políticas não é apenas reconhecer identidades pessoais, mas enfrentar desigualdades estruturais historicamente verificáveis. Nesse contexto, o direito passa a considerar não apenas quem o indivíduo afirma ser, mas também como ele é percebido socialmente dentro de uma estrutura marcada por discriminações concretas.

É justamente essa diferença de finalidade que muitas vezes gera estranhamento. Para quem observa apenas o resultado, pode parecer incoerente que a mesma sociedade que valoriza a autodeterminação em alguns aspectos estabeleça critérios mais objetivos em outros. Mas, sob a perspectiva jurídica, trata-se de respostas institucionais a situações distintas. Em um caso, protege-se a autonomia individual. No outro, busca-se produzir justiça coletiva a partir de parâmetros que transcendam a experiência pessoal.



Até aqui, o debate parece girar em torno das escolhas do Estado e da forma como diferentes políticas públicas respondem à identidade. Mas há uma pergunta que ultrapassa o campo institucional e alcança a vida cotidiana. Se o direito constrói instrumentos distintos conforme a finalidade de cada política, como deve agir a sociedade privada nas relações diárias, longe das categorias formais que estruturam a atuação estatal?

É possível tratar com igualdade pessoas que vivem experiências identitárias diversas, seja no campo da identidade de gênero, seja nas questões raciais marcadas por desigualdades históricas profundas? A resposta, sob a perspectiva dos valores constitucionais que orientam a convivência social, parece evidente. Independentemente do enquadramento jurídico específico, todas essas experiências humanas encontram um ponto comum na necessidade de reconhecimento e respeito. Ao fim e ao cabo, o que se busca não é a prevalência de uma identidade sobre outra, mas a preservação da dignidade da pessoa humana como valor central das relações sociais.

Talvez seja justamente aí que o debate encontre um terreno mais sólido. Enquanto o Estado organiza políticas públicas a partir de finalidades específicas, a vida privada é chamada a operar com um princípio mais amplo e mais simples ao mesmo tempo. O reconhecimento da humanidade do outro, com suas trajetórias e pertencimentos, não depende da mesma engenharia normativa que estrutura ações afirmativas ou instrumentos administrativos. Depende, antes, de uma disposição coletiva para enxergar pessoas para além das categorias que o direito precisa criar para funcionar.

O desafio é que pessoas não vivem divididas em categorias estanques. A experiência humana é contínua, atravessada por contextos sociais que não se encaixam facilmente em modelos normativos. A sociedade se torna mais fluída, enquanto o direito ainda precisa trabalhar com critérios relativamente estáveis para garantir segurança jurídica e previsibilidade nas políticas públicas.

Talvez muitas discussões acaloradas nasçam exatamente dessa diferença de linguagem. O debate público costuma tratar identidade como experiência pessoal, enquanto o direito precisa enquadrá-la dentro de finalidades específicas. Quando essa distinção não é compreendida, surgem conflitos que poderiam ser substituídos por reflexões mais qualificadas.

A conversa que ouvi naquele espaço público revelou algo maior do que um desacordo pontual. Mostrou como estamos vivendo uma fase de transição em que a valorização das experiências individuais convive com a necessidade institucional de estabelecer critérios coletivos. Não se trata de negar identidades nem de rigidificar experiências humanas, mas de reconhecer que políticas públicas diferentes exigem fundamentos diferentes.

Talvez o maior desafio do nosso tempo seja aprender a conviver em uma sociedade em que as pessoas reivindicam, com cada vez mais clareza, o direito de viver de acordo com aquilo que sentem ser verdadeiro, enquanto as instituições procuram preservar parâmetros que garantam justiça social e equilíbrio coletivo. Entre identidade íntima e reconhecimento público, o direito brasileiro ainda parece estar construindo, passo a passo, as respostas que a própria sociedade passou a exigir.

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

**O QUE SE BUSCA NÃO É A PREVALÊNCIA DE UMA IDENTIDADE SOBRE OUTRA, MAS A PRESERVAÇÃO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA COMO VALOR CENTRAL DAS RELAÇÕES SOCIAIS**

**A CONVERSA QUE OUVI NAQUELE ESPAÇO PÚBLICO REVELOU ALGO MAIOR DO QUE UM DESACORDO PONTUAL. MOSTROU COMO ESTAMOS VIVENDO UMA FASE DE TRANSIÇÃO EM QUE A VALORIZAÇÃO DAS EXPERIÊNCIAS INDIVIDUAIS CONVIVE COM A NECESSIDADE INSTITUCIONAL DE ESTABELECEM CRITÉRIOS COLETIVOS. NÃO SE TRATA DE NEGAR IDENTIDADES NEM DE RIGIDIFICAR EXPERIÊNCIAS HUMANAS, MAS DE RECONHECER QUE POLÍTICAS PÚBLICAS DIFERENTES EXIGEM FUNDAMENTOS DIFERENTES**

## BRASIL EXPORT – GOVERNO MONITORA ALTA DO QAV E EFEITOS SOBRE TARIFAS E VOOS

Diretora aponta repasse ao consumidor, redução de oferta e fragilidade financeira das aéreas, enquanto medidas tentam conter impacto do combustível

Por **DAVI VITTORAZZI** [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)



**Conforme Júlia Lopes, a situação financeira das três maiores companhias aéreas não é das melhores. Sendo que apenas uma delas teve patrimônio líquido positivo no último ano**

A diretora de Planejamento e Fomento do Ministério de Portos e Aeroportos, Júlia Lopes da Silva Nascimento, prevê que o aumento nos preços do QAV (querosene de aviação) deve continuar nos próximos meses. A declaração da representante do governo ocorreu nesta terça-feira (4), durante reunião do Conselho de Minas e Energia do Brasil Export.

Segundo a diretora, o governo tem sentido os impactos das altas de preços do QAV e acompanhado o cenário com preocupação. A variação já tem gerado altas nos preços do ticket das passagens aéreas.

A representante do Ministério de Portos e Aeroportos também detalhou aumentos do QAV, só neste ano, houve alta de 10%, em março, e, em abril, de 54%. “Esse aumento nunca foi antes visto. O maior aumento que tivemos antes foi de 19% em 2022”, explicou.

Conforme ela, o ministério faz monitoramento mensal dos preços dos tickets e o consumidor final já sente o aumento. Entre março do ano passado e março deste ano, houve uma variação de 17%. “É um mercado muito sensível a essa alta de preços, quando a gente percebe esse repasse ao consumidor final”, disse.

Lopes também afirma que, dos voos planejados para maio, 2,5 mil foram reduzidos pelas empresas aéreas.

A reunião do Conselho de Minas e Energia do Brasil Export teve a presença de autoridades e representantes do setor de aviação e debateu o aumento de preços do QAV. O encontro ocorreu na Casa Brasil Export, em Brasília.

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, fez a abertura do evento. Ele ressaltou a importância do encontro e a necessidade de juntar diferentes autoridades e lideranças empresariais para discutir o setor de minas e energia.

Além do aumento dos preços, os debates trataram da situação financeira das empresas, das medidas de resposta dos governos e do impacto, em cenário mundial e local, da guerra no Oriente Médio.

Em sua palestra, Júlia Lopes ainda frisou que esse mercado é muito sensível a essa alta de preços. De mesmo modo, as companhias têm apenas duas formas de lidar com essa variação: aumento das tarifas ou a redução dos voos. “Se essa crise se agravar, vamos ver trechos sem atendimento, como o Norte, a Amazônia Legal”.

Conforme a diretora, a situação financeira das três maiores companhias aéreas também não é das melhores. Sendo que apenas uma delas teve patrimônio líquido positivo no último ano.



Nesse cenário, ela explicou que o governo tem tomado medidas, apesar de limitadas, para dar fluxo ao setor. Entre elas, estão a isenção de PIS/Cofins nos meses de abril e maio e a postergação de tarifas de junho, julho e agosto para dezembro.

Além disso, ressaltou que o governo tem preparado linhas emergenciais para financiamento de combustíveis, já que esse gasto equivale a cerca de 30 a 40% dos custos das empresas. São duas linhas, uma com aporte de R\$ 8 bilhões, que será oferecida pelo BNDES, e outra de R\$ 1 bilhão, oferecida pelo Banco do Brasil.

“São tentativas do governo de mitigar esse aumento bastante drástico que estamos vivenciando”, completou. Ela também citou que, embora o QAV seja produzido 90% pelo Brasil, o valor é precificado pelo mercado internacional.

Segundo a diretora, até o final do ano que vem, o governo espera já ter o modelo de eVTOL, aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical, conhecida como “carro voador”.

### **Preços altos e judicialização**

Juliano Noman, presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), destacou que, além dos preços, as companhias aéreas sofrem com grande volume de judicialização. Ele também disse que os processos contra as empresas viraram um negócio no meio jurídico.

“O nosso desafio é garantir o direito do passageiro e coibir a produção de uma indústria”, frisou Noman. Sobre a crise do QAV, o presidente da Abear elencou ser necessário o país definir enquanto meta se o transporte será apenas para as classes mais ricas ou democratizar o acesso a todos.

Como uma alternativa em meio à variação dos preços de combustíveis, Claudia Machado Jannuzzi, assessora especial da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Rio de Janeiro, destacou que a implementação de uma transição energética de forma rápida impõe mudanças radicais no sistema de energia.

Ela defendeu um sistema de soma na produção energética. “Em vez de falar em transição, poderíamos nos referir à adição energética, pois a transição implica em mudanças radicais. Estamos, na realidade, adicionando novas fontes energéticas, num processo em constante evolução. O Rio de Janeiro está engajado nesse caminho de transição e adição energética”.

Ao final do encontro, o CEO do Grupo Brasil Export fez um convite para os próximos encontros e ressaltou os resultados que têm gerado, como no caso do fórum Nordeste Export. “Essa dinâmica se transformou, e os portos passaram a colaborar e a adotar uma visão regional integrada”, afirmou Fabrício Julião.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/05/2026*

## **BRASIL EXPORT – ABDINFRA MIRA DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA COM BASE TÉCNICA E JURÍDICA**

Breno Medeiros afirma que instituição atuará na formulação de propostas e na análise dos rumos do setor com visão de longo prazo

**Por DAVI VITTORAZZI** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

O presidente da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra) e ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Breno Medeiros, afirmou que a instituição tem por objetivo promover o desenvolvimento da infraestrutura brasileira. O ministro concedeu entrevista ao BE News durante cerimônia de apresentação da ABDInfra e da assinatura de termo de cooperação estratégica entre a entidade e o Grupo Brasil Export, realizada na Casa Brasil Export, em Brasília, na noite dessa terça-feira, dia 5.



**A cerimônia de apresentação da ABDInra e de assinatura do termo de cooperação entre a instituição e o Grupo Brasil Export foi realizada na Casa Brasil Export, em Brasília**

A instituição foi fundada oficialmente em 29 de abril, em parceria com o Grupo Brasil Export, responsável pelo Fórum Brasil Export, maior movimento de debates sobre infraestrutura do País. A sede da ABDInra será na própria

Casa Brasil Export, na Capital Federal. Por meio da Academia, serão desenvolvidos estudos e discussões para o desenvolvimento e a difusão do conhecimento jurídico sobre o setor.

A apresentação da ABDInra reuniu autoridades e lideranças empresariais. Entre eles, estavam presentes o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Gilmar Mendes, e o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

O presidente da Academia, ministro Breno Medeiros, frisou que a instituição se propõe a analisar, sob uma perspectiva científica, os rumos da infraestrutura nacional. Para ele, a iniciativa transcende os ciclos de governo e deve se consolidar como um projeto de longo prazo para o desenvolvimento da infraestrutura no país.

Além do presidente, ministro Breno Medeiros, a Academia tem como vice-presidente o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Benjamin Zymler. Também integram a diretoria, entre outras autoridades, o ministro do Superior Tribunal de Justiça (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).

“Essa pluralidade de perspectivas nos permitirá abordar as complexas questões da infraestrutura de forma abrangente e aprofundada. Nosso objetivo é elaborar sugestões e propostas para aprimorar a regulação e o desenvolvimento do setor, visando impulsionar o progresso do Brasil”, destacou o presidente da Academia. O ministro também afirmou estar honrado em ser o primeiro presidente da instituição.

“As discussões serão abertas a todos os temas relacionados à infraestrutura, incluindo transporte aéreo, ferroviário, rodoviário, logística e, inclusive, questões como a implantação do 5G e as telecomunicações, em especial no agronegócio, para identificar o modelo mais adequado ao país, um modelo que valorize nossas características continentais”, explicou o ministro Breno Medeiros.

### **Integração**

O diretor-executivo da ABDInra e CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, destacou que a Academia é ampla e vai aproximar os tribunais superiores e os diversos setores da infraestrutura. “Quando a gente fala de infraestrutura, de mineração, de petróleo, gás e energia, de todos os modais de transportes, a gente fala de telecomunicações, saneamento. Nesse contexto, a academia tem a proposta de discutir e trazer o bom debate, completamente apartidária, sem também defender nenhum setor com mais ênfase”, explicou.

No entendimento do diretor-executivo, um dos aspectos essenciais da ABDInra é ser um espaço aberto para o setor público e privado, de forma a buscar soluções para problemas reais. “Ela será um espaço em que o setor possa ter um instrumento de apoio dos grandes temas que acabam impactando em decisões, seja do ponto de vista econômico ou do ponto de vista de segurança jurídica”, prosseguiu.

Fabrício Julião também pontuou que o espaço não será restrito a nenhum setor específico. “Nosso único interesse é o desenvolvimento e o crescimento da infraestrutura.”



### ***O ministro do Supremo Tribunal Federal Gilmar Mendes e Fabrício Julião na apresentação da Academia***

#### **Ministério estará atento**

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, que acompanhou a apresentação da ABDInfra, parabenizou a iniciativa. “Teremos uma escuta muito ativa do que for debatido na academia, para que a gente também possa, no Ministério, buscar ser mais assertivo nas políticas públicas que nós estamos desenvolvendo”, afirmou. A gestão da ABDInfra já definiu um cronograma de

atividades para o segundo semestre do ano. Nos eventos previstos estão a instalação oficial e posse dos acadêmicos em 10 de junho e uma série de encontros com tribunais superiores. Além disso, está na agenda a participação na missão internacional que o Fórum Brasil Export promoverá ao Japão, com o objetivo de aprofundar o conhecimento sobre os avanços tecnológicos e do setor de infraestrutura no País.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## **POLÍTICA – COMISSÃO QUER OUVIR DELEGADO EXPULSO NOS EUA**

Colegiado da Câmara dos Deputados aprova convite para Marcelo Ivo esclarecer atuação após a prisão de Ramagem

### ***Do Estadão Conteúdo***



### ***O pedido para ouvir o delegado foi apresentado pelo deputado Marcos Pollon (PL-MS) e busca detalhes sobre a cooperação com o ICE, dos Estados Unidos***

A Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado da Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira, 5, um requerimento para convidar o delegado da Polícia Federal (PF) Marcelo Ivo a prestar esclarecimentos sobre o contexto da prisão do ex-deputado Alexandre Ramagem, nos Estados Unidos. Marcelo atuava

como oficial de ligação da PF em Miami.

O colegiado também aprovou requerimento de informação endereçado ao ministro da Justiça, Wellington César Lima e Silva, esclareça a atuação da Polícia Federal na detenção de Ramagem.

O pedido para ouvir Ivo foi apresentado pelo deputado Marcos Pollon (PL-MS) e busca detalhes sobre a cooperação do agente com o Immigration and Customs Enforcement (ICE), órgão de imigração e alfândega norte-americano. Como se trata de convite, a presença não é obrigatória.

No caso do requerimento de informação, apresentado pelo deputado Messias Donato (União), o ministro tem um prazo de 30 dias para responder, sob pena de enquadramento em crime de responsabilidade.

A comissão quer saber quais normas regem a atuação de um oficial de ligação da Polícia Federal junto ao ICE; se a atuação de Marcelo Ivo no caso de Ramagem foi fruto de uma ordem direta da PF; e um relatório detalhado de atividades, produtividade e serviços prestados pelo delegado; entre outras informações.



O episódio gerou repercussão nas relações entre Brasil e Estados Unidos e a atuação do delegado resultou na revogação de suas credenciais e na sua saída do País. Em comunicado divulgado pelo Departamento de Estado, o governo dos EUA alegou que o oficial brasileiro tentou “manipular” o sistema de imigração, “contornando pedidos formais de extradição” e “estendendo perseguições políticas ao território dos Estados Unidos”.

### **Cooperação**

Já a Polícia Federal informou que a prisão de Ramagem “decorreu de cooperação policial internacional” entre a PF e autoridades dos EUA. “O preso é considerado foragido da Justiça brasileira após condenação pelos crimes de organização criminosa armada, golpe de Estado e tentativa de abolição violenta do Estado de Direito”, afirmou a PF.

Alexandre Ramagem foi condenado a pena de 16 anos, um mês e 15 dias. Ele fugiu do País e vive nos Estados Unidos, onde foi detido no mês passado pelo serviço de imigração americano, o ICE por estar em situação irregular. Ramagem foi solto dois dias depois.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/05/2026*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - AGENDA PORTUÁRIA PRIORIZA CONCESSÕES E SIMPLIFICAÇÃO REGULATÓRIA EM 2026**

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

### **AGENDA DEFINIDA**

A agenda do Ministério de Portos e Aeroportos para o setor portuário neste ano está consolidada. Os dois principais objetivos são a continuidade do programa de concessões e a criação de um ambiente favorável a esses investimentos, com a adoção de um cenário regulatório estável e a simplificação dos processos de outorga junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Essas metas foram reforçadas pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e pelo secretário nacional de Portos, Alex Ávila, na noite da última segunda-feira, dia 4, na solenidade de inauguração da nova sede da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), em Brasília.

### **PARCERIA ESSENCIAL**

No evento da ATP, o ministro Tomé Franca ainda fez questão de destacar a importância da atuação integrada entre o poder público e o setor privado para “a expansão, a modernização e o aumento da eficiência da infraestrutura portuária brasileira”. Para ele, o “diálogo permanente” entre o Governo e as empresas é essencial para fortalecer o ambiente de negócios e aprimorar as políticas públicas.

### **LULA E TRUMP**

O encontro entre os presidentes do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, e dos Estados Unidos, Donald Trump, agendado para amanhã, dia 7, na Casa Branca, em Washington (EUA), é mais uma tentativa crítica de estabilização diplomática entre os dois países, após um período de intensas oscilações bilaterais. A pauta econômica surge como a maior prioridade para o governo brasileiro, que busca reverter a agressiva política tarifária imposta pelos Estados Unidos desde 2025, com alíquotas de até 40% que afetaram exportadores nacionais.

### **TERRAS RARAS E FACÇÕES CRIMINOSAS**

Mas a pauta da reunião não se limitará ao comércio exterior. Também será abordado o interesse norte-americano na exploração de minerais críticos e terras raras, setor no qual o Brasil detém reservas globais massivas. Outro assunto estará no campo da segurança pública e soberania: os presidentes enfrentam um impasse sobre a classificação de facções criminosas brasileiras como organizações terroristas, uma proposta americana que encontra forte resistência em Brasília por temor de interferência externa. Casos recentes, como a prisão e liberação de Alexandre Ramagem em solo americano e a tentativa de visitas diplomáticas a Jair Bolsonaro, acentuaram o clima de ingerência.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/05/2026*

### POLÍTICA - TARCÍSIO CONFIRMA RAMUTH COMO VICE

O atual vice vai para mais uma disputa eleitoral ao lado do governador de São Paulo. André do Prado e Guilherme Derrite buscam o Senado

**Do Estadão Conteúdo**



**O vice-governador de São Paulo, Felício Ramuth, e o governador Tarcísio de Freitas seguem juntos na próxima eleição**

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) confirmou que o atual vice, Felício Ramuth (MDB), continuará compondo sua chapa na disputa à reeleição. Além disso, afirmou que o presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp), André do Prado (PL), será o segundo candidato ao Senado na chapa ao lado de Guilherme Derrite (PP), que já havia sido confirmado.

“(André do Prado) acertou essa pré-candidatura lá com o Eduardo (Bolsonaro), está lá nos Estados Unidos nesse momento. Essas conversas já vinham acontecendo, obviamente a decisão ia caber, isso foi combinado lá atrás com o próprio presidente Bolsonaro, ia caber ao presidente e ao Eduardo. O Eduardo abriu mão da sua candidatura e então essa vaga, essa pré-candidatura fica com o André Do Prado. Isso vai ser oficializado por eles, mas eu já estou dando notícia aqui para vocês”, confirmou Tarcísio.

Em coletiva nesta terça-feira, 5, para comemorar um ano do programa “São Paulo pra Toda Obra”, Tarcísio também foi questionado se o ex-deputado Eduardo Bolsonaro será suplente de André do Prado, como vem sendo discutido. Contudo, afirmou que sobre isso ainda não sabe.

O anúncio da candidatura de André do Prado é esperado para esta terça- -feira, segundo fontes do Palácio dos Bandeirantes. Em entrevista ao Estadão, o presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) disse que convidou Eduardo para ser seu suplente ao Senado. “Fiz o convite para que, se a decisão for pelo meu nome, ele esteja na suplência”, afirmou o deputado estadual.

Uma eventual candidatura de Eduardo a suplente carrega riscos jurídicos. Isso porque o deputado teve o mandato cassado por excesso de faltas na Câmara e ainda responde a um processo no Supremo Tribunal Federal (STF), onde é acusado do crime de coação no curso do processo.

“Sobre a cassação por faltas, há espaço para discussão. Até onde tenho conhecimento, nunca houve análise de mérito pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE). E, mesmo que houvesse, a composição da Justiça Eleitoral muda com frequência, e não é incomum que a Corte adote entendimentos diferentes sobre precedentes”, afirma Fernando Neisser, professor de Direito Eleitoral da FGV-SP. “Já em relação ao processo criminal em andamento, uma eventual condenação até o prazo de registro das candidaturas, em 15 de agosto, tornaria Eduardo inelegível.

#### Outros

Além de Derrite e André do Prado, a direita deve ter outros candidatos ao Senado em São Paulo. O Podemos já sinalizou que pretende lançar o deputado federal Delegado Palumbo (SP) ou o empresário Geraldo Rufino. O Novo mantém a pré-candidatura do deputado federal Ricardo Salles (SP) e o PSDB segue avaliando candidatura própria tanto ao governo estadual quanto ao Senado.

Tarcísio afirmou que pretende conversar com os partidos a respeito desses nomes. “Vamos ver se a gente consegue ao máximo a convergência até o período das convenções.”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

### POLÍTICA – APOIO DE EDUARDO BOLSONARO A ANDRÉ DO PRADO GERA INCÔMODO

O apoio de Eduardo Bolsonaro a André do Prado para a disputa do Senado é questionada por integrantes do bolsonarismo, que criticam o respaldo a um deputado que não faz parte da ala ideológica e é umbilicalmente ligado ao presidente do PL, Valdemar Costa Neto.

Na publicação em que confirmou o apoio ao presidente da Alesp, Eduardo listou uma série de motivos para justificar a decisão, como o fato de André estar há 32 anos na vida pública, ser presidente do Legislativo paulista e ter dado sustentação ao governo Tarcísio.

“É um nome com projeção futura, inclusive com forte potencial para disputar o governo de São Paulo futuramente. E, principalmente: tem alinhamento nas pautas prioritárias, comprometendo-se a votar de forma convergente conosco em temas sensíveis”, escreveu Eduardo.

No vídeo anunciando sua pré-candidatura, André do Prado se colocou como “substituto” de Eduardo Bolsonaro e fez acenos ao bolsonarismo, chamando a prisão de Jair Bolsonaro (PL) de injusta e dizendo que assumiu um compromisso com Eduardo em várias pautas, entre elas, a anistia.

Eduardo ocupará a primeira suplência, mesmo morando atualmente nos Estados Unidos. A segunda vaga de suplente ficará com Fernando Fiori de Godoy, ex-prefeito de Holambra.

O próprio André do Prado já havia confirmado a possibilidade de ter Eduardo como suplente, em entrevista ao Estadão publicada no final de abril. “Fiz o convite para que, se a decisão for pelo meu nome, ele esteja na suplência”, afirmou André do Prado na ocasião.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

### POLÍTICA – SP SÓ NÃO ESTÁ PIOR GRAÇAS A LULA, DIZ HADDAD

Ex-ministro e pré-candidato ao governo paulista, Fernando Haddad rebate Tarcísio de Freitas, que o acusou de quebrar o país

**Do Estadão Conteúdo**



**Haddad afirmou que Tarcísio está “destruindo as finanças” de São Paulo e questiona a venda de patrimônio público em “certames duvidosos”**

O pré-candidato ao governo de São Paulo e ex-ministro da Fazenda Fernando Haddad (PT), rebateu nesta terça-feira, 5, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), depois de o chefe do Executivo paulista afirmar, em coletiva no Palácio dos Bandeirantes, que o petista “quebrou o País”.

Segundo Haddad, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) recebeu da gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro uma peça orçamentária “fictícia”, com previsão de déficit primário de R\$ 63 bilhões em 2023, registrada no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA). Segundo o petista, uma situação fiscal muito diferente deve ser encaminhada para o próximo mandato presidencial.

“Somando isso aos calotes nos precatórios, nos go vernadores e no Bolsa Família, o déficit entregue por Bolsonaro a Lula foi de mais de R\$ 200 bilhões”, afirmou Haddad. “O que o governador Tarcísio de Freitas está fazendo em São Paulo é o que seu padrinho fez no plano federal.”



Em nota, Haddad afirmou que Tarcísio está “destruindo as finanças” de São Paulo e que a situação fiscal do Estado só não é pior por causa da ajuda do governo Lula e da venda de patrimônio público em “certames duvidosos”.

O petista também acusou o governador de ter produzido o pior resultado orçamentário da história de São Paulo e de, no acumulado dos três primeiros anos de gestão, ter piorado de forma significativa o resultado primário do Estado.

“O governador insiste que o Estado tem R\$ 23 bilhões de caixa bruto em 2025, mas não conta o detalhe de que esse caixa bruto, após descontadas as obrigações já contratadas e os restos a pagar, deixa um saldo líquido de caixa de apenas R\$ 5,4 bilhões” afirmou Haddad.

Nesta terça, Tarcísio disse que o ex-ministro não teria autoridade para criticar sua gestão e atribuiu a ele um legado de deterioração fiscal no governo federal. Segundo o governador, a passagem de Haddad pela área econômica foi marcada por aumento de sete pontos na relação dívida/PIB, recorde de carga tributária, alto endividamento das famílias, crescimento do número de empresas em recuperação judicial, a segunda maior taxa de juros real do mundo, mais de R\$ 1 trilhão em pagamento de juros e dívida superior a R\$ 10 trilhões.

Durante evento de balanço anual do governo paulista, Tarcísio também fez críticas indiretas ao presidente Lula. “Tem gente que precisa ser aposentada. E posso falar? Serão aposentados este ano”, disse o governador, que apoia o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) na disputa pela Presidência da República.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## **POLÍTICA – ALCKMIN DIZ QUE HADDAD PODE CRESCER E VÊ DISPUTA EQUILIBRADA EM SP**

Vice-presidente afirma que diferença para Tarcísio não é grande e aposta em avanço do ministro durante a campanha

**Do Estadão Conteúdo**

O vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) afirmou nesta terça-feira, 5, durante entrevista à GloboNews, que o ex-ministro da Fazenda Fernando Haddad (PT) deve crescer na campanha para o governo de São Paulo. Segundo Alckmin, a diferença de Haddad para o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), não é grande.

“Temos um bom candidato que é o nosso ministro Haddad, que foi prefeito da capital, foi candidato a governador na última eleição e foi para o segundo turno. Eu acho que, na campanha, ele vai ter muito a mostrar e falar, e vai ter muito a crescer. A diferença não é muito grande”, afirmou Alckmin.

Alckmin também foi questionado sobre a rejeição do nome do advogado-geral da União, Jorge Messias, para o Supremo Tribunal Federal (STF), que ocorreu no Senado, na semana passada. Alckmin lamentou a decisão da Casa, que ocorreu pela primeira vez em 132 anos, e indicou que acha pouco provável que haja uma nova indicação de Messias para a Corte.

“Acho pouco provável. Não conversei sobre essa questão, mas lamento que ele (Messias) não tenha sido aprovado. O pior é tudo isso num troca-troca. Coincidentemente, você rejeita um indicado e, no outro dia, vota dosimetria e arquiva CPMI do Master. Essas coisas não são adequadas”, afirmou o vice-presidente.

O vice-presidente disse também que não ouviu de Lula qual será a nova indicação ao Supremo, mas que o presidente está “meditando”. Alckmin também defendeu que haja mandato para ministros do STF, e que esse seria um bom tema para uma “reforma do Judiciário”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## POLÍTICA – CRIME ORGANIZADO ESTÁ NA PAUTA DE LULA NOS EUA

De acordo com o vice Geraldo Alckmin, presidente levará à reunião com Trump propostas de acordo nesta e em outras áreas

### ***Do Estádio Conteúdo***



***Lula também deve conversar com Trump nesta quinta-feira sobre big techs, terras raras, data centers, políticas tarifárias e não tarifária***

O vice-presidente da República Geraldo Alckmin afirmou nesta terça-feira, 5, que o encontro do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o norte-americano Donald Trump, nos Estados Unidos, nesta semana, será uma boa oportunidade para os dois países assinarem acordos em várias áreas.

Depois de meses de negociação, a reunião de Lula com Trump está prevista para ocorrer nesta quinta-feira, 7, em Washington.

Segundo Alckmin, o presidente Lula tem colocado que não há tema proibido. “Então, vamos conversar sobre big techs, terras raras, data centers, política tarifária e não tarifária. Você tem aí uma agenda importante”, disse Alckmin em entrevista à GloboNews. “Estou muito confiante nessa ida do presidente Lula e nesse encontro com o presidente Trump.”

Lula deve levar a Trump, entre outros assuntos, a proposta de assinatura de um novo acordo de combate ao crime organizado, segundo Alckmin. “Em relação ao crime organizado, esse é um tema que o presidente Lula já levou ao presidente Trump e vai levar novamente, que é um acordo para o combate a organizações criminosas transnacionais. Nós podemos fazer muita parceria nessa área: controle de fluxo financeiro, investigação. Esse é um tema extremamente relevante”, disse.

O acordo envolveria termos como combustíveis, drogas e armas. “Acho que esse é um tema importante que vai estar na mesa. Estados Unidos e Brasil podem fazer um trabalho conjunto de combate ao crime organizado transnacional. Isso vale para tudo: combustível, droga, arma, tudo o que envolva crime transnacional”, disse o vice-presidente.

Sobre big techs, Alckmin disse que o governo brasileiro quer que os investimentos americanos cresçam no País. “O que o Brasil fez de regulação, acho que ninguém é contra que é o ECA digital, é proteger criança, a família. Estamos abertos ao diálogo.”

### **Acordo**

No mês passado, os governos do Brasil e dos Estados Unidos firmaram um acordo de cooperação para intensificar o combate ao crime organizado transnacional, com ações que miram a interceptação de cargas ilícitas de armamentos e de drogas transportadas entre esses dois países. Entre as medidas, está a adoção de um programa para compartilhamento de informações em tempo real.

O acordo avançou após o governo Donald Trump sinalizar a intenção de que facções criminosas brasileiras, como o Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho (CV), sejam classificadas como terroristas, iniciativa que é rejeitada pelo governo Lula. O acordo, que busca integrar esforços de inteligência e intensificar operações conjuntas, está inserido no contexto do diálogo iniciado entre Lula e Donald Trump, integrando uma agenda mais ampla de cooperação bilateral voltada ao enfrentamento do crime organizado transnacional

Na prática, a ideia é que a iniciativa, denominada projeto MIT (Mutual Interdiction Team), funcione como uma cooperação mútua, encabeçada pela Receita Federal do Brasil, que tem interlocução direta

com a Polícia Federal, e pelo U.S. Customs and Border Protection (CBP), agência de fronteiras dos Estados Unidos.

As autoridades citam como exemplo a descoberta de um contêiner com uma peça de fuzil vindo de um porto da Flórida. Em casos assim, o objetivo é que os americanos sejam comunicados imediatamente, para também conduzir investigações a partir do ponto de origem.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 06/05/2026**

## **POLÍTICA – CASA BRANCA CONFIRMA ASSUNTOS DO ENCONTRO**

### ***Do Estadão Conteúdo***

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, vai receber o presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva na quinta-feira, 7, para conversas sobre questões econômicas e de segurança de interesse comum, segundo um funcionário da Casa Branca, falando sob condição de anonimato sobre uma reunião que ainda não foi anunciada oficialmente.

Lula e Trump têm tido uma relação de altos e baixos desde o retorno do líder americano à Casa Branca no ano passado. O republicano aplicou, em julho do ano passado, uma tarifa de 40% sobre produtos brasileiros, adicional a um aumento anterior de 10%.

O presidente dos EUA justificou as tarifas afirmando que as políticas do Brasil e a persecução penal do ex-presidente Jair Bolsonaro configuravam uma emergência econômica. Mas Trump depois afrouxou as sobretaxas a produtos brasileiros como parte de seu esforço para reduzir os custos ao consumidor americano.

Trump e Lula começaram a se reaproximar na Assembleia Geral da ONU em setembro, o que foi seguido pelo primeiro encontro privado entre ambos na Malásia, em outubro, e por conversas telefônicas posteriores.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 06/05/2026**

## **TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT VIABILIZA OBRAS DE R\$ 6 BILHÕES NA BR-101 NO RIO**

Aditivo destrava concessão e dá início a intervenções ao longo de 322 km entre Niterói e a divisa com o Espírito Santo

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



***O conjunto de intervenções inclui ainda pontes, viadutos, dispositivos em desnível, vias marginais e passarelas, com foco na melhoria da fluidez e na organização dos acessos***

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) viabilizou o início das obras na BR-101/RJ, no trecho sob concessão da Arteris Fluminense, após a assinatura do termo aditivo contratual no último mês de março. A medida permite a execução de cerca de R\$ 6 bilhões em investimentos e marca o início de um novo ciclo de intervenções ao longo dos 322 quilômetros entre Niterói (RJ) e a divisa com o Espírito Santo.

As primeiras frentes de trabalho já estão mobilizadas em diferentes pontos da rodovia, com execução conduzida pela concessionária. Nesta etapa inicial, as ações incluem serviços de recuperação e manutenção de pavimento, intervenções em pontes e passarelas, além de melhorias em drenagem, sinalização, iluminação e dispositivos de segurança viária.



Os trabalhos ocorrem simultaneamente em municípios como Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Rio Bonito, Casimiro de Abreu, Macaé, Carapebus e Campos dos Goytacazes, com frentes distribuídas ao longo do corredor. Parte das atividades é realizada em janelas programadas, com organização do tráfego nos trechos em obra.

Nos primeiros três anos, estão previstos cerca de R\$ 2,2 bilhões em investimentos. A estratégia contratual concentra recursos no início do ciclo, permitindo antecipar entregas e acelerar a melhoria do nível de serviço ao usuário.

Além das intervenções iniciais, o contrato prevê obras estruturais voltadas à ampliação da capacidade e à reorganização da circulação. Estão incluídas duplicações no eixo entre Macaé e Casimiro de Abreu, implantação de faixas adicionais entre Niterói e Itaboraí e soluções urbanas com destaque para Campos dos Goytacazes.

O conjunto de intervenções inclui ainda pontes, viadutos, dispositivos em desnível, vias marginais e passarelas, com foco na melhoria da fluidez e na organização dos acessos.

O Norte Fluminense concentra parte relevante das intervenções, especialmente nos municípios de Campos dos Goytacazes e Macaé. As ações atuam na reorganização da circulação urbana e na melhoria das condições operacionais em um eixo com forte demanda logística.

A BR-101/RJ conecta regiões estratégicas para a economia, incluindo áreas ligadas à indústria de petróleo e gás, ao Porto do Açu e ao turismo na Região dos Lagos, além de integrar os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

### **Modelo contratual**

O aditivo contratual resulta de processo de reequilíbrio da concessão, conduzido pela ANTT com participação do Tribunal de Contas da União (TCU) e associado ao leilão de continuidade realizado em 2025. A medida estabelece condições para a retomada dos investimentos e a continuidade da prestação do serviço.

Segundo o diretor-geral, Guilherme Theo Sampaio, o início das obras marca o avanço da execução contratual.

“A ANTT atua para garantir que os investimentos previstos se traduzam em melhorias concretas na rodovia, com previsibilidade e acompanhamento permanente”, afirmou.

A ANTT informa que realiza o monitoramento da execução das obras e dos indicadores operacionais da concessão, com foco na execução das intervenções previstas e na evolução das condições de serviço ao usuário.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/05/2026*

## **TRANSPORTES – RODOVIAS - PEDÁGIO SEM CANCELA NA BR-101/RJ SERÁ DEBATIDO EM REUNIÃO PÚBLICA**

ANTT apresenta modelo eletrônico que elimina praças físicas, com definição de tarifas, pontos de cobrança e regras operacionais abertas à contribuição da sociedade

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

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizará, no dia 21 de maio de 2026, Reunião Participativa nº 02/2026 para apresentar à sociedade as localizações dos pórticos, as tarifas e o modelo operacional do sistema de pedágio eletrônico a ser implantado em trechos sob gestão da Concessionária Autopista Fluminense S.A.

A iniciativa, conduzida pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, tem como objetivo ampliar a transparência e garantir a participação social no processo de implementação do novo modelo de cobrança, que elimina praças físicas de pedágio e permite a cobrança automática por fluxo livre.

A sessão pública será realizada de forma presencial, das 14h às 18h, no município de Tanguá (RJ), com local a ser divulgado em breve. Os interessados poderão encaminhar contribuições por escrito entre 18 de maio (a partir das 9h) e 5 de junho de 2026 (até às 18h), pelo site ParticipANTT.

As orientações completas sobre participação, envio de contribuições e acesso à documentação técnica, incluindo estudos, mapas de localização dos pórticos e detalhamento das tarifas, estarão disponíveis a partir de 18 de maio de 2026 no ParticipANTT.

Após a realização da sessão pública, a gravação será disponibilizada no canal oficial da Agência no YouTube. Dúvidas e solicitações de informações adicionais podem ser encaminhadas para o e-mail: [rp002\\_2026@antt.gov.br](mailto:rp002_2026@antt.gov.br).

A realização da reunião atende às diretrizes estabelecidas nas Resoluções nº 5.976/2022 e nº 6.020/2023, e está vinculada ao Termo de Autocomposição firmado entre a concessionária, sua controladora, a União, por meio do Ministério dos Transportes, e a ANTT.

O processo contribui para o aperfeiçoamento regulatório e a construção de soluções pactuadas, com foco na melhoria da infraestrutura rodoviária e na eficiência dos serviços prestados aos usuários.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## TRANSPORTES – PORTOS - PREFEITURA DE GUARUJÁ QUER MUDANÇAS NO TRAÇADO DO TÚNEL

Município pleiteia inclusão de acesso à avenida na carteira de investimentos federais; reunião com APS discutirá o assunto

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



**O projeto prevê uma ligação fixa entre os dois municípios, com cerca de 1,5 quilômetro de extensão total, sendo cerca de 870 metros submersos sob o canal de navegação do porto**

A prefeitura de Guarujá quer mudanças no trajeto do túnel Santos-Guarujá para reduzir desapropriações e solicitou uma reunião com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para discutir o assunto. O

presidente da APS, Anderson Pomini, acatou ao pedido e marcou o encontro para esta quinta-feira (7), pela manhã, no escritório da APS em São Paulo.

**EM RESPEITO AO PEDIDO DO PREFEITO VAMOS PROMOVER A REUNIÃO, UMA VEZ QUE O TÚNEL PRECISA ESTAR ALINHADO COM A NOSSA META DE RELAÇÃO PORTO-CIDADES”**

**ANDERSON POMINI,**  
**presidente da APS**

Segundo informações da estatal, a prefeitura quer incluir um trecho da Avenida Santos-Dumont na Poligonal do complexo portuário, de modo que o Porto de Santos possa aportar recursos federais nas melhorias dos acessos, e definir um traçado que interligue o túnel com as vias expressas já existentes,



o que pode reduzir desapropriações e facilitar o escoamento de veículos em direção à Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

O prefeito de Guarujá, Farid Madi, alegou que as desapropriações têm sido uma questão levada a ele pelos moradores. Técnicos da prefeitura também vão participar da reunião.

“Em respeito ao pedido do prefeito vamos promover a reunião, uma vez que o túnel precisa estar alinhado com a nossa meta de relação Porto-Cidades”, disse o presidente Anderson Pomini, ressaltando que para poder aportar recursos nestas obras precisa incluir os trechos a serem beneficiados na Poligonal do Porto Organizado.

### O túnel

O projeto do túnel Santos- -Guarujá prevê uma ligação fixa entre os dois municípios, com cerca de 1,5 quilômetro de extensão total, sendo aproximadamente 870 metros submersos sob o canal de navegação do porto. A estrutura está planejada com seis faixas de tráfego, além de ciclovia, passagem para pedestres e espaço reservado para futura implantação de sistema de transporte sobre trilhos.

A travessia deverá reduzir o tempo de deslocamento entre as duas margens para cerca de dois minutos, substituindo o atual sistema de balsas e diminuindo a dependência das rotas rodoviárias mais longas utilizadas atualmente. O empreendimento integra a carteira do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e tem investimento estimado em R\$ 6,8 bilhões, com previsão de conclusão até o fim de 2030.

O projeto também inclui sistemas de monitoramento em tempo real, controle de tráfego e dispositivos de segurança operacional, além de infraestrutura voltada à circulação de diferentes modais, com o objetivo de atender tanto o transporte de cargas quanto a mobilidade urbana na região.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 06/05/2026*

## TRANSPORTES – PORTOS - BTP ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSO GRATUITO DE CAPACITAÇÃO FEMININA

Iniciativa do Programa de Diversidade, Equidade e Inclusão oferece 30 vagas na Baixada Santista e recebe inscrições até o próximo dia 10

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

A Brasil Terminal Portuário (BTP) está com inscrições abertas para a nova turma do programa BTP Com Elas, curso gratuito voltado à capacitação de mulheres no setor portuário. A iniciativa integra o Programa de Diversidade, Equidade e Inclusão da companhia.

São oferecidas 30 vagas nesta edição. As interessadas podem se inscrever até 10 de maio, pelo site da empresa. Para participar, é necessário residir na Baixada Santista, ter mais de 18 anos, Ensino Médio completo e disponibilidade para aulas presenciais nos próximos meses.

De acordo com o gerente de Recursos Humanos da BTP, Claudio Scalise, o programa já formou mais de 100 mulheres nos últimos dois anos. Ele afirma que a proposta busca ampliar a formação profissional e aproximar o setor portuário da comunidade local.

O curso é ministrado dentro das instalações da BTP, em Santos, e conduzido por colaboradoras da empresa de forma voluntária. As atividades incluem conteúdos sobre operação portuária, segurança, tecnologia, sustentabilidade, comunicação, gestão de projetos e desenvolvimento pessoal, além de visitas às operações do terminal localizado na região da Alemoa.

Ao final da formação, as participantes podem ter seus currículos incluídos em um banco de talentos, disponível para empresas associadas à Associação Comercial de Santos (ACS), por meio de um termo de cooperação firmado entre as instituições.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/05/2026

## TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DO RIO GRANDE AVANÇA EM EFICIÊNCIA E REDUZ CUSTOS OPERACIONAIS

Complexo gaúcho registra melhora de 12% nos indicadores e economia superior a R\$ 100 milhões em dois anos

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



**Entre 2024 e 2025, teve evolução estimada de 12% nos índices de eficiência, resultado de investimentos em infraestrutura, modernização tecnológica e aprimoramento da gestão de extensão total, sendo cerca de 870 metros submersos sob o canal de navegação do porto**

Rio Grande (RS) alcançou um dos melhores desempenhos operacionais do país, consolidando-se como referência nacional em eficiência e competitividade. Com base em dados

do sistema Porto Sem Papel e do anuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Portos RS registra o segundo melhor resultado nacional na relação entre custo e eficiência operacional, mesmo diante de um cenário desafiador.

Entre 2024 e 2025, o porto apresentou uma evolução estimada de 12% nos índices de eficiência, resultado de investimentos contínuos em infraestrutura, modernização tecnológica e aprimoramento da gestão portuária. A melhoria nos indicadores operacionais gerou impacto direto na cadeia logística, com economia superior a R\$ 103 milhões no biênio, colocando o Porto do Rio Grande entre os empreendimentos portuários que mais geram valor no país.

Somente na redução de custos com estadia, o complexo atingiu a segunda maior economia nacional, com mais de R\$ 59 milhões. Ao considerar também os ganhos com atracação, Rio Grande figura como o segundo porto que mais gerou economia no Brasil. Além disso, a maior disponibilidade da infraestrutura operacional projeta um potencial de R\$ 66,4 milhões em faturamento adicional.

Os avanços operacionais também são evidentes nos principais indicadores: o tempo médio de estadia caiu de 55,1 horas para 47,9 horas, enquanto o tempo médio de atracação foi reduzido em 4,95 horas. Com um custo médio de R\$ 5.296,81 por hora por navio, essa redução representa ganhos relevantes para armadores e operadores, além de acelerar o giro das embarcações. Os resultados refletem uma gestão mais eficiente dos berços e uma coordenação logística mais integrada, reduzindo tempos ociosos e ampliando a produtividade.

Mesmo operando com alto volume de cargas, o Porto do Rio Grande concentra 7,5% dos Documentos Únicos Virtuais (DUVs), a segunda maior participação nacional, o que reforça sua capacidade de manter elevados níveis de eficiência mesmo sob demanda intensa.

Os resultados também evidenciam o papel estratégico do complexo no desenvolvimento econômico, impulsionando cadeias produtivas como grãos, fertilizantes e cargas gerais, fundamentais para o comércio exterior. A resiliência operacional diante de desafios recentes garante previsibilidade e confiabilidade, com ganhos que chegam a ser até cinco vezes superiores aos de portos com demanda semelhante, consolidando uma vantagem competitiva relevante.



Para o coordenador de Transformação Digital da Secretaria Nacional de Portos, Tiego Arruda, a combinação entre competitividade tarifária e desempenho operacional colocou a Portos RS em posição de destaque no cenário brasileiro. "A Portos RS alcançou o segundo melhor resultado nacional ao conjugar custo e eficiência operacional portuária. Contra dados, não há argumentos. A eficiência portuária é resultado de inúmeros fatores, mas o elemento primordial é, sem dúvida, a gestão".

Já o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, destaca que os indicadores recentes apontam avanço consistente no desempenho do complexo portuário gaúcho. "Os números comprovam que estamos no caminho certo. O Porto do Rio Grande vem alcançando níveis de eficiência que o colocam entre os melhores do Brasil, resultado de planejamento, investimento e comprometimento das equipes, em sinergia com o setor privado".

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

### **TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DA BAHIA AMPLIAM MOVIMENTAÇÃO EM QUASE 28% EM MARÇO**

Alta foi puxada por Aratu-Candeias e Salvador, enquanto Itajaí também contribuiu para o resultado da Codeba

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

A movimentação de cargas nos portos administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) registrou crescimento de 27,89% em março de 2026, na comparação com o mesmo período do ano anterior, totalizando 2,8 milhões de toneladas movimentadas.

O desempenho foi puxado, principalmente, pelas operações nos portos baianos. O Porto de Aratu-Candeias apresentou crescimento de 48,33%, com 681.650 toneladas, quanto o Porto de Salvador registrou alta de 38,83%, ao movimentar 712.400, refletindo o aumento da atividade logística e da movimentação de cargas na região.

O Porto de Itajaí (SC), sob gestão da companhia desde janeiro deste ano, também contribuiu para o resultado, com variação positiva de 17,96% no período, totalizando 1.479.859 toneladas de cargas movimentadas em março.

Para o presidente da Codeba, Antônio Gobbo, a tendência é de continuidade desse crescimento ao longo de 2026.

"Seguimos trabalhando para melhorar a infraestrutura portuária e para expandir fronteiras para novos negócios. Nesta semana, por exemplo, o Porto de Salvador alcançou um novo patamar com a atracção de um navio Panamax. É a primeira vez na história do primeiro Porto do Brasil, que um navio dessa dimensão atraca no nosso cais público graças aos investimentos em estudos técnicos, aquisição de guindaste de terra e outros equipamentos fundamentais para ampliar a capacidade operacional", destaca.

No campo financeiro, o faturamento bruto da companhia aumentou 10% em relação a março de 2025. No acumulado do trimestre, foram R\$ 123 milhões de receitas arrecadadas, entre tarifárias e patrimoniais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

### TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO – DEMURRAGE E AS ARMADILHAS DESTE “CUSTO INVISÍVEL”



#### **CAROLINA MARCHIOLI BORGES MINAS**

Advogada, pós-graduada em Gestão Empresarial com ênfase em Logística pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e sócia da Marchioli e Minas Advogados.

#### **RODRIGO MARCHIOLI**

Doutor em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo (FD/USP) e sócio da Marchioli e Minas Advogados.

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

No complexo universo do comércio exterior, a eficiência logística é medida em fração de segundos e em milímetros. Entretanto, para o importador, o exportador e o agente de carga, um dos índices mais implacáveis não é o da maré ou o da operação portuária, mas o das sobretaxas de contêineres, o demurrage. Em um atual cenário global marcado por instabilidades geopolíticas, o que deveria ser uma indenização pontual tornou-se uma fonte de receita bilionária para prestadores de serviços e um “ralo financeiro” para os usuários.

O mercado muitas vezes aceita cobranças de demurrage e detention como fatalidades burocráticas. Contudo, a falta de distinção técnica entre esses conceitos e o desconhecimento dos limites impostos pela Resolução 61/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fazem com que empresas paguem por uma mora que, juridicamente, sequer existiu.

É comum encontrar conteúdos educativos que confundem as etapas da sobreestadia. Para decidir com estratégia e previsibilidade, é preciso estar muito bem apoiado juridicamente. O demurrage é cobrado quanto à utilização de contêineres além do free time enquanto ele está sob posse do recebedor, mas ainda dentro da zona portuária ou terminal, enquanto o detention surge neste panorama quando o contêiner sai do porto para desova e não é devolvido ao terminal ou depot indicado no prazo acordado.

A diferenciação entre as cobranças não é meramente semântica. Ao compreender essa distinção, o usuário ganha substrato para exigir a apuração do dano em vez de submeter-se a predefinições de valores de demurrage que, muitas vezes, carecem de critérios objetivos

A ideia de que a ultrapassagem do free time, também conhecido como período de franquia, gera direito automático à cobrança é um dos maiores equívocos para os usuários de serviços de transporte marítimo. Para que haja atraso, é indispensável que existam dois elementos: o decurso do tempo e a possibilidade real de devolução.

Se o terminal está saturado, se não há janelas de agendamento disponíveis ou se há recusa injustificada no recebimento do equipamento vazio, o impedimento é alheio à vontade do usuário, principalmente quando o terminal (armazém, depot ou qualquer outro termo muito utilizado no setor) tiver sido indicado pelo transportador contratado. Afinal, sem possibilidade de entrega, não há base legal para a cobrança.

A entrada em vigor da Resolução 61/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) trouxe balizas importantes, mas que ainda enfrentam resistência na aplicação prática. O Artigo 21 é um ponto fundamental dessa discussão. Ele estabelece diretrizes claras sobre a responsabilidade de terceiros e as hipóteses de caso fortuito e força maior.

O dispositivo prevê que a contagem do prazo de sobreestadia deve ser suspensa sempre que o atraso na devolução não puder ser imputado ao usuário. Isso inclui greves de órgãos intervenientes e falhas sistêmicas em portais governamentais sempre que esses eventos externos puderem ser considerados enquanto imprevisíveis.

Apesar da clareza da norma, é necessária uma postura mais assertiva e ostensiva por parte da agência reguladora frente a abusos sistêmicos. A Antaq tem o dever de coibir a prática de cobranças que ignorem o Artigo 21, mas o usuário só consegue provocar essa proteção se documentar rigorosamente os impedimentos. A passividade diante da agência reguladora que muitas vezes não fiscaliza adequadamente perpetua o desequilíbrio na cadeia logística.

Se, por exemplo, o cenário geopolítico impede o fluxo normal de mercadorias, o Direito Brasileiro e as normas da Antaq oferecem o conceito de “excludente de responsabilidade”. Se o sistema colapsa globalmente, o importador, exportador ou agente de carga brasileiro não pode ser o garantidor universal do lucro do armador.

O enfrentamento das sobretaxas exige mais do que reclamações informais. Exige também competência na fundamentação jurídica e técnica de todos os usuários. O conhecimento das nuances entre demurrage e detention, aliado ao domínio do Artigo 21 da Resolução 61/2021, é o que separa as empresas que apenas sobrevivem ao comércio exterior daquelas que operam com eficiência e segurança jurídica.

Pagar essas taxas sem análise é imprudência financeira, pois, muitas vezes, assume-se um custo indevido. Uma estratégia jurídica inteligente ajuda a obter uma visão clara da realidade baseada em dados. A questão não é ter razão ou ser feliz. A questão é quanto dinheiro você deixa na mesa por falta de informação clara na tomada de decisão.

**O ENFRENTAMENTO DAS SOBRETAXAS EXIGE MAIS DO QUE RECLAMAÇÕES INFORMAIS. EXIGE TAMBÉM COMPETÊNCIA NA FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA E TÉCNICA DE TODOS OS USUÁRIOS. O CONHECIMENTO DAS NUANCES ENTRE DEMURRAGE E DETENTION, ALIADO AO DOMÍNIO DO ARTIGO 21 DA RESOLUÇÃO 61/2021, É O QUE SEPARA AS EMPRESAS QUE APENAS SOBREVIVEM AO COMÉRCIO EXTERIOR DAQUELAS QUE OPERAM COM EFICIÊNCIA E SEGURANÇA JURÍDICA**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/05/2026

## PETRÓLEO E GÁS - DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTÍVEIS VIRAM ALVO DE PROCESSOS DA SENACON

Investigações apuram indícios de infrações ao CDC, incluindo possíveis falhas na prestação de informações e práticas consideradas abusivas no mercado

### **Do Estádio Conteúdo**



**No caso da Raízen, a averiguação preliminar identificou indícios de violação ao artigo 55, parágrafo 4º, do CDC, que trata do descumprimento de normas de fiscalização e controle**

A Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), por meio do Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor (DPDC), instaurou processos administrativos sancionadores contra as empresas Raízen S/A e Nexta Distribuidora Ltda. de combustíveis após identificar indícios de violações ao Código de Defesa do Consumidor (CDC). As medidas constam de despachos publicados no Diário Oficial da União (DOU) pelos órgãos, vinculados ao Ministério da Justiça.

Com a abertura das investigações, as empresas foram notificadas e terão prazo de 20 dias para apresentar defesa e indicar provas. O descumprimento dessa determinação poderá resultar na aplicação de sanções previstas na legislação.

As decisões se baseiam em notas técnicas que apontam possíveis irregularidades nas práticas das empresas. Os despachos, no entanto, não detalham quais infrações teriam sido cometidas. No caso da Raízen, o documento menciona apenas que a averiguação preliminar identificou indícios de violação ao artigo 55, parágrafo 4º, do CDC, que trata do descumprimento de normas de fiscalização e controle.

Em relação à Nexta, o despacho indica apuração de supostas infrações a diversos dispositivos do CDC, incluindo princípios da política nacional das relações de consumo, direitos básicos do consumidor, prestação inadequada de informações sobre produtos e práticas abusivas, como a elevação de preços sem justa causa.

A Senacon também determinou o envio de ofícios aos órgãos que integram o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, para ciência das decisões, além de comunicação à Advocacia-Geral da União (AGU). O objetivo é avaliar a eventual adoção de medidas judiciais cabíveis, especialmente diante de indícios de irregularidades que podem afetar o interesse público e a política nacional de proteção ao consumidor.

No mês passado, a Senacon informou que a força-tarefa nacional criada para conter aumentos abusivos de preços após o início da guerra no Oriente Médio já fiscalizou 10 mil postos de combustíveis em todo o país e inspecionou 428 distribuidoras, resultando em 6.187 notificações e 38 multas aplicadas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 06/05/2026**

## **PETRÓLEO E GÁS - RELATORA AMPLIA USO DE RECEITAS DO PETRÓLEO EM PROJETO DOS COMBUSTÍVEIS**

Marussa Boldrin avalia destinar recursos extraordinários também para seguro rural e renegociação de dívidas agrícolas, além de estudar reserva de até R\$ 20 bilhões no texto

**Do Estadão Conteúdo**



***A relatora considera ampliar alcance da proposta para uso de receitas do petróleo em apoio ao setor rural, enquanto negocia manutenção da competitividade dos biocombustíveis***

A relatora do Projeto de Lei Complementar (PLP) que autoriza o governo a usar receitas extraordinárias de petróleo para reduzir impostos dos combustíveis temporariamente, Marussa Boldrin (Republicanos-GO), afirmou nesta terça-feira (5) que pode destinar esses

recursos também para seguro e dívidas rurais. Ela ainda decidirá se vai colocar no texto uma reserva. A relatora do Projeto de Lei Complementar (PLP) que autoriza o governo a usar receitas extraordinárias de petróleo para reduzir impostos dos combustíveis temporariamente, Marussa Boldrin (Republicanos-GO), afirmou nesta terça-feira (5) que pode destinar esses recursos também para seguro e dívidas rurais. Ela ainda decidirá se vai colocar no texto uma reserva de R\$ 20 bilhões para esse fim.

“Um ponto que eu vou apresentar no nosso relatório, no nosso texto, para que possa dar uma condição, uma possibilidade de usar esses recursos extraordinários para as renegociações das dívidas e também para o seguro rural”, afirmou.

Ela disse ainda que pretende apresentar seu relatório o mais rápido possível e que os recursos extras arrecadados com taxação do petróleo podem ser utilizados em diversos setores.

Boldrin repetiu que o relatório do PLP dos combustíveis terá diferencial para biocombustíveis. Ela afirmou que conversou com o ministro da Fazenda, Dario Durigan, e com o do Planejamento, Bruno Moretti, sobre a compensação aos biocombustíveis.

Segundo ela, a ideia é buscar manter a competitividade do etanol ante os fósseis. O projeto deve trazer uma obrigação de manter o diferencial competitivo dos biocombustíveis. Ela disse ainda que se reuniu nesta manhã com o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), e com Moretti para discutir o tema.

O ministro ficou de enviar, pela parte do governo, uma lista de pontos que poderiam ser alterados no projeto enviado pelo Executivo diante das demandas parlamentares até o fim do dia.

“O que a gente busca e a preocupação sempre foi manter a competitividade do biocombustível, do etanol, com o fóssil”, completou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## MINERAÇÃO – IMPASSE ADIA VOTAÇÃO DE POLÍTICA DE MINERAIS CRÍTICOS NA CÂMARA

Falta de acordo sobre relatório de Arnaldo Jardim trava avanço da proposta e gera reação do setor de mineração

**Do Estadão Conteúdo**



***O setor de mineração está insatisfeito com a decisão do relator, deputado federal Arnaldo Jardim, de ampliar poderes do Conselho Especial de Minerais Críticos e Estratégicos***

A Câmara dos Deputados encerrou a sessão legislativa desta terça-feira, 5, sem realizar votações nem a leitura do relatório sobre a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos, um dos projetos mais aguardados da pauta da semana. Segundo apurou o Broadcast Político, ainda não há acordo sobre o parecer do deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP).

O setor de mineração está insatisfeito com a decisão do deputado de ampliar poderes do Conselho Especial de Minerais Críticos e Estratégicos. O órgão, a ser formado por integrantes do Poder Executivo federal, terá a competência de aprovar ou barrar mudanças de controle societário, diretas ou indiretas, de empresas detentoras de direitos minerários.

Os requerimentos têm convites aos ministros da Fazenda, Dario Durigan; do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho; da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos; e das Mulheres, Márcia Lopes.

Entidades que representam empresas defendem que essas transações passem a ser apenas informadas previamente ao Conselho, sem a necessidade de aprovação.

A avaliação é de que o poder de veto do Conselho representaria uma interferência na dinâmica empresarial sem critérios objetivos, de modo a causar insegurança jurídica. Também há uma reivindicação pelo equilíbrio da composição do Conselho, em vez de haver 15 membros do Poder Executivo no órgão e cotas bem menores para estados, municípios, setor privado e instituições do ensino superior.

De acordo com deputados ligados às negociações, a votação da matéria ficou prevista para esta quarta-feira, 6.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

### FINANÇAS – DÓLAR FECHA NO MENOR VALOR DESDE 2024

Moeda norte-americana recua 1,12% nesta terça-feira e encerra pregão cotada a R\$ 4,91

#### **Do Estadão Conteúdo**



**O dólar já acumula perda de 0,82% nos dois primeiros pregões de maio, após queda de 4,36% em abril**

O dólar apresentou queda firme em relação ao real nesta terça-feira, 5, acompanhando a onda de enfraquecimento da moeda norte-

americana em relação a divisas emergentes.

Após temores de recrudescimento no conflito no Oriente Médio na segunda-feira, 4 com relatos de ataques iranianos a instalações petrolíferas nos Emirados Árabes Unidos, declarações de autoridades dos Estados Unidos nesta terça reiterando a vigência do cessar-fogo com o Irã levaram a um arrefecimento dos prêmios de risco.

Em baixa desde a abertura dos negócios, o dólar à vista esboçou aproximar-se do piso de R\$ 4,90 ao longo da tarde, ao registrar mínima de R\$ 4,9066. No fim do pregão, a moeda norte-americana recuava 1,12%, a R\$ 4,9119 menor valor de fechamento desde 26 de janeiro (R\$ 4,9110) de 2024.

A divisa já acumula perda de 0,82% nos dois primeiros pregões de maio, após queda de 4,36% em abril. Depois do tombo desta terça, a desvalorização em 2026 passou a ser de dois dígitos (10,51%).

Se, na segunda-feira, o real sofreu menos que os pares com o estresse geopolítico, nesta terça, a moeda brasileira liderou com folga os ganhos entre as divisas mais líquidas. A combinação de melhora dos termos de troca com manutenção de taxa de juros atrativa dá suporte ao real.

Operadores relataram também entrada de recursos estrangeiros para a bolsa e provável internalização de recursos por exportadores.

“O mercado experimentou um alívio hoje com a continuidade do cessar- fogo e até com relatos de passagem de alguns navios pelo Estreito de Ormuz”, afirma o economista-chefe da Group Holding USA, Fabrizio Velloni, ressaltando que a queda do petróleo diminuiu a aversão ao risco.

Velloni vê o Brasil bem posicionado para lidar com o choque energético provocado pela guerra no Oriente Médio. Além de ser exportador líquido de petróleo, o país tem um mercado acionário com peso relevante de empresas ligadas a commodities, o que tende a atrair recursos estrangeiros para a bolsa doméstica, observa.

“O petróleo está caindo hoje, mas se mantém em um nível ainda muito elevado e não deve recuar aos níveis vistos antes da guerra, mesmo com o fim do conflito. Isso dá uma vantagem competitiva ao real”, afirma Velloni, acrescentando a expectativa positiva para o encontro entre o presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, e o presidente norte-americano, Donald Trump, em Washington, Estados Unidos, na quinta-feira, 7.

As cotações do petróleo tipo Brent recuaram nesta terça, mas se mantiveram acima de US\$ 110 o barril. Pela manhã, autoridades dos EUA afirmaram que o chamado Projeto Liberdade, anunciado por Trump no fim de semana, está ligado apenas à liberação do fluxo de embarcações pelo Estreito de Ormuz e não abrange qualquer operação militar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/05/2026

### FINANÇAS – IBOVESPA TEM REAÇÃO MODERADA

Com a alta de 0,62%, aos 186.753,82 pontos, índice acumula ganho de 15,91% no ano  
**Do Estadão Conteúdo**

O Ibovespa obteve nesta terça-feira, 5, apenas o terceiro ganho nas 13 sessões que sucederam os recordes de 14 de abril, nesta terça em alta de 0,62%, aos 186.753,82 pontos, entre mínima de 185.364,01 e máxima de 187.427,56 na sessão, em que saiu de abertura aos 185.596,67. O giro ficou em R\$ 26,2 bilhões.

Na semana e no mês, no agregado de duas sessões, o índice recua 0 30%, preservando ganho de 15,91% no ano.

O desempenho positivo desta terça-feira foi assegurado pelas ações do setor financeiro, o de maior peso no Ibovespa. Por outro lado, as principais empresas do índice, Vale e Petrobras, fecharam em baixa, com destaque para a estatal, que cedeu 1,38% na ON e também na PN, enquanto a mineradora recuou 0,34%. Entre os maiores bancos, os ganhos da sessão chegaram a 1,59% em Bradesco PN.

Na ponta vencedora do Ibovespa, Ambev (+15,30%) após o balanço do primeiro trimestre, à frente de Usiminas (+5,10%), Gerdau (+4 86%) e Metalúrgica Gerdau (+4,16%), as duas últimas nas respectivas máximas da sessão no fechamento. No lado oposto, Braskem (-2,00%), MBRF (-1,94%) e WEG (-1,85%).

A regressão do petróleo na sessão ocorreu a despeito da ausência de sinal de entendimento entre EUA e Irã. Pelo contrário. O presidente do Irã, Masoud Pezeshkian, afirmou hoje que as exigências são “impossíveis e inalcançáveis” e criticou a combinação de pressão militar com expectativa de negociação.

As sinalizações de que o governo Trump pretende manter o cessar-fogo com o Irã contribuiu para reduzir os receios sobre o conflito no Oriente Médio e para pressionar abaixo os preços do petróleo nesta terça-feira. A commodity, porém, continua acima dos US\$ 100 o barril.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 06/05/2026**

### JUSTIÇA - PGR É A FAVOR DE DELGATTI EM REGIME ABERTO

Hacker que invadiu sistema do CNJ e expediu mandado contra Moraes tem ‘ótimo comportamento’ na prisão, segundo procuradoria

**Do Estadão Conteúdo**



**O hacker já teve redução de 100 dias da sua pena graças ao seu desempenho no Exame Nacional do Ensino Médio para pessoas privadas de liberdade**

A Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestou na segunda-feira a favor do pedido de progressão de regime do hacker Walter Delgatti Neto para o regime aberto. A manifestação foi enviada pelo procurador-geral da República Paulo Gonet ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de

Moraes, relator da execução penal.



A PGR apontou que, de acordo com os relatórios de conduta da unidade prisional, Delgatti apresentou “ótimo comportamento carcerário”. Ele também apresentou os requisitos previstos na Lei de Execução Penal para progredir de regime.

“Dessa forma, estão atendidos os requisitos objetivos e subjetivos exigidos para a progressão de regime prisional”, escreveu a PGR na manifestação.

Delgatti está preso em Tremembé, em São Paulo, onde cumpre pena de oito anos e três meses pela invasão, em 2023, dos sistemas do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) a mando da ex-deputada federal Carla Zambelli, atualmente presa na Itália.

Na ocasião, o hacker inseriu na plataforma da Justiça um mandado falso de prisão contra Moraes. Ele alegou que a invasão foi um pedido da deputada e recebeu R\$ 40 mil pelo serviço. Na Itália, Zambelli tenta reverter duas decisões favoráveis à sua extradição para o Brasil.

Delgatti chegou à Penitenciária 2 de Tremembé em fevereiro de 2025 para cumprir a pena imposta pelo STF. Em dezembro do mesmo ano, ainda no regime fechado, foi transferido para a Penitenciária 2 de Potim, também no Vale do Paraíba. Em janeiro de 2026, após Moraes deferir a progressão ao regime semiaberto, retornou à unidade de Tremembé.

Em abril deste ano, o ministro autorizou a redução de 100 dias da sua pena graças ao seu desempenho no Exame Nacional do Ensino Médio para pessoas privadas de liberdade, o Enem PPL.

Antes dessa condenação no STF, Delgatti já respondia por outro processo. Na Operação Spoofing, foi condenado em primeira instância a 20 anos de reclusão por hackear autoridades da extinta Operação Lava Jato e vazou mensagens obtidas ilegalmente. O caso ainda tramita em segunda instância na Justiça Federal em Brasília, e o hacker responde ao processo em liberdade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## **JUSTIÇA - INSS: TOFFOLI VOTA PELO DIREITO À ‘REVISÃO DA VIDA TODA’**

STF julga recurso da CNTM contra decisão que derrubou o direito à revisão dos benefícios  
**Do Estadão Conteúdo**

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli votou para liberar o direito à chamada “revisão da vida toda” do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) para segurados que entraram na Justiça entre 16/12/2019 (data de julgamento sobre o tema no Superior Tribunal de Justiça) e 05/04/2024 (data do julgamento que anulou a “revisão da vida toda” no STF).

A Corte julga recurso da Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos (CNTM) contra a decisão que derrubou o direito à revisão dos benefícios. Até o momento, o placar está em 4 a 1 para negar o recurso. Toffoli foi o único a votar para acolher o pedido parcialmente.

Outros cinco ministros ainda devem votar no plenário virtual que vai até o dia 11 de maio.

“Precisamos ter em conta o perfil das pessoas atingidas pela mudança de entendimento do Tribunal: pessoas idosas, de baixa renda, trabalhadores rurais, pensionistas em situação de vulnerabilidade econômica e suas respectivas famílias”, afirmou Toffoli.

O ministro ainda disse que recebe diariamente e-mails de segurados aposentados e pensionistas que ingressaram com ações judiciais confiando no que havia sido definido pelo STF e pelo STJ. “Essas pessoas, que organizaram suas vidas financeiras com base nessa expectativa, relatam dificuldade ou incapacidade de se reorganizar financeiramente após a alteração da jurisprudência”, disse o ministro.

A tese da “revisão da vida toda” buscava incluir, no cálculo dos benefícios do INSS, os salários anteriores a julho de 1994, quando foi implantado o Plano Real. O Supremo foi favorável ao pleito dos aposentados em dezembro de 2022. Contudo, em abril de 2024, a Corte afastou a aplicação da tese.

A mudança de posição foi no julgamento de outra ação, que tratava sobre o fator previdenciário. Na ocasião, os ministros decidiram que a regra que conta os salários a partir de 1994 é obrigatória e os aposentados não podem escolher o cálculo mais favorável.

O caso tinha grande relevância para a União, que estimou impacto de até R\$ 480 bilhões para as contas públicas caso o Supremo determinasse a revisão dos benefícios.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## INTERNACIONAL - EXIGÊNCIAS DOS EUA SÃO ‘IMPOSSÍVEIS’, DIZ IRÃ

Presidente Masoud Pezeshkian critica postura americana nas negociações e pede condução mais lógica no diálogo

**Do Estadão Conteúdo**



O presidente do Irã, Masoud Pezeshkian, afirmou que as exigências dos Estados Unidos são “impossíveis e inalcançáveis” e criticou a combinação de pressão militar com expectativa de negociação.

Em conversa telefônica com o primeiro-ministro designado do Iraque, Ali Faleh al-Zaidi, o líder iraniano disse que “o diálogo é possível se for conduzido de forma lógica”, mas alertou que “ameaças e intimidação não levarão a lugar algum”.

Segundo comunicado oficial, divulgado via Telegram, Pezeshkian afirmou que o Irã já foi alvo de ataques durante negociações anteriores e que há atualmente mobilização militar e ameaças na região. Ele também pediu que autoridades iraquianas, em contatos com Washington, recomendem a retirada de ameaças militares do Oriente Médio.

O presidente reiterou que o programa nuclear iraniano tem fins pacíficos e que Teerã está disposto a oferecer garantias dentro das normas internacionais, mas não aceitará imposições externas. “Não buscamos guerra”, disse, ao defender a via diplomática para resolver divergências, inclusive no Golfo.

Pezeshkian também declarou que o Irã está preparado para resolver disputas com países islâmicos e enfatizou a importância da unidade regional. No diálogo com Bagdá, afirmou que o país vizinho é “mais do que um vizinho, mas um irmão”, reiterando apoio ao governo iraquiano e disposição para ampliar a cooperação bilateral.

Do lado iraquiano, al-Zaidi afirmou que pretende elevar as relações com Teerã a um “nível excepcional” e disse que o Iraque está pronto para sediar negociações entre Irã e EUA. Ele destacou que divergências entre os dois países devem ser resolvidas por meio do diálogo, e não pela força, e expressou esperança de avanço na estabilidade regional com maior cooperação.

### Ataques aos Emirados

Um porta-voz do Quartel-General Central Khatam al-Anbiya, ligado à Guarda Revolucionária do Irã (IRGC, na sigla em inglês), negou que o país tenha realizado ataques recentes contra os Emirados Árabes Unidos e classificou como infundadas as acusações de Abu Dhabi.



“As Forças Armadas da República Islâmica do Irã não realizaram, nos últimos dias, qualquer operação com mísseis ou drones contra os Emirados Árabes Unidos”, afirmou o representante em comunicado enviado via Telegram, acrescentando que, caso uma ação desse tipo tivesse ocorrido, teria sido anunciada “de forma clara e categórica”.

No comunicado, o porta-voz também acusou os Emirados de servirem de base para forças estrangeiras. Segundo ele, o país “se tornou uma das principais bases dos americanos e sionistas”, o que, na visão iraniana, contribui para a insegurança regional. O representante afirmou ainda que tais acusações contra o Irã não ajudam a melhorar o ambiente internacional e acusou Abu Dhabi de agir contra os interesses do mundo islâmico ao cooperar com potências externas.

Apesar das críticas, o porta-voz disse que o Irã tem demonstrado contenção até agora por considerar “a segurança e o bem-estar” de muçulmanos que vivem nos Emirados. Ele reiterou o alerta de que Teerã dará uma resposta “contundente e que levará ao arrependimento” caso qualquer ação contra ilhas iranianas, portos ou costas do país parta do território emiradense.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## **INTERNACIONAL - RÚBIO PROMETE REAÇÃO A ATAQUES IRANIANOS EM ORMUZ**

### ***Do Estadão Conteúdo***

O secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, disse nesta terça-feira, 5, que os militares americanos irão responder a qualquer ataque do Irã às embarcações que estão sendo escoltadas no Estreito de Ormuz, afirmando que a chamada Operação Liberdade tem um viés defensivo.

“Esta não é uma operação ofensiva. É uma operação defensiva e isso significa algo muito simples: não haverá disparos a menos que sejamos atacados primeiro. Não estamos atacando ninguém, mas se eles nos atacarem ou atacarem um navio, é preciso responder” disse Rubio em coletiva de imprensa.

O chefe da diplomacia americana também acusou o Irã de colocar minas marítimas na passagem marítima, o que segundo ele não tem respaldo no direito internacional, e disse que dois navios já atravessaram o Estreito de Ormuz sob a supervisão americana.

“Nosso objetivo é criar uma bolha de proteção em Ormuz”, explicou Rubio. “O Irã está dizendo que irá fechar o Estreito e que cobrará por isso, o que é absurdo. Ninguém concordaria com isso”.

Rubio ressaltou que ainda há um caminho diplomático com o Irã que pode ser perseguido. Segundo ele, os enviados americanos Steve Witkoff e Jared Kushner “estão trabalhando duro” em uma solução negociada e o Irã precisa voltar à mesa de negociações e aceitar os termos propostos. “O Irã pode ter um programa nuclear civil, mas para isso não é necessário enriquecer urânio”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## **ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – PAZUELLO PEDE FORÇA POLÍTICA PARA ENERGIA E CRÍTICA**

Presidente da FREPPEGEN defende atuação no Congresso, questiona conceito de centro e alerta para efeitos fiscais de mudanças nos royalties

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

A abertura do fórum Rio de Janeiro Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, teve como principal intervenção política a do deputado federal Eduardo Pazuello (PL-RJ). À frente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia (FREPEGEN), ele defendeu maior articulação no Congresso para atender às demandas do setor e aproveitou o encontro para criticar o que classificou como falta de clareza ideológica no cenário político.



***O deputado Pazuello argumentou que o avanço do país depende de confrontos mais nítidos entre diferentes visões, sem interferência do que chamou de “pêndulo do centro”***

“Um setor como esse precisa ter representatividade republicana no Congresso Nacional”, afirmou, ao sustentar que a atuação parlamentar deve estar orientada à formulação de projetos de lei, emendas e agendas específicas voltadas ao fortalecimento da área.

Pazuello também direcionou críticas ao conceito de centro político. Para ele, o processo democrático é pautado por posições opostas. “A democracia e a política são ações binárias. É sim e não”, disse, acrescentando que “não existe político de centro”, mas sim posicionamentos que transitam entre centro-direita e centro-esquerda.

Na avaliação do parlamentar, essa indefinição compromete o debate público e dificulta a formulação de políticas. Ele argumentou que o avanço do país depende de confrontos mais nítidos entre diferentes visões, sem interferência do que chamou de “pêndulo do centro”.

Ao abordar o papel das estatais, Pazuello afirmou reconhecer sua importância estratégica, mas fez ressalvas à gestão dessas empresas. Disse não apoiar “privatizações puras e simples”, ao mesmo tempo em que defendeu maior rigor na administração. Também mencionou experiências que considera positivas dentro da estrutura pública.

O deputado citou ainda discussões recentes na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro sobre ajustes tributários com potencial de ampliar a competitividade do porto local. Segundo ele, mudanças legais podem impactar diretamente a eficiência logística e a capacidade de concorrência com outros estados.

Na parte final da intervenção, Pazuello chamou atenção para o julgamento no Supremo Tribunal Federal sobre a distribuição de royalties do petróleo. Ele defendeu mobilização política e social em favor dos estados produtores. “Acreditem. Precisamos trabalhar bem a comunicação para que as pessoas se engajem efetivamente nesse processo”, afirmou.

O parlamentar também levantou preocupações sobre eventuais perdas de receitas para o Rio de Janeiro, citando possíveis reflexos em áreas como segurança, saúde e educação. Em tom crítico, questionou iniciativas que, segundo ele, fragilizam o pacto federativo.

### **INTEGRAÇÃO**

O deputado federal Júlio Lopes (PP-RJ) concentrou sua participação na agenda logística e na incorporação de inovação como vetor de desenvolvimento.

Segundo ele, a operação portuária exige conexão com outros modais e cadeias produtivas. “Logística tem que ser integração. Porto não pode ser uma ilha isolada do mundo”, afirmou.

Lopes também destacou o posicionamento do Brasil no setor energético, apontando a matriz mais limpa como um diferencial competitivo. Na avaliação do parlamentar, esse atributo pode ser ampliado por meio de investimentos em tecnologia e inovação.

“Inovação, inovação e inovação”, repetiu, ao defender que o uso mais eficiente e sustentável de energia pode impulsionar o setor logístico e ampliar a inserção do país no cenário internacional.

Apesar de reconhecer entraves, o deputado avaliou que o ambiente é favorável. Para ele, há limitações operacionais, mas também um conjunto amplo de oportunidades para expansão e modernização.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/05/2026

### ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – CEO DO BRASIL EXPORT COBRA PRIORIDADE PARA PORTOS E ENERGIA NO RIO

Fabrício Julião afirma que reposicionamento do estado depende de políticas contínuas e da valorização de atividades que geram renda e emprego

Por JÚNIOR BATISTA [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Ao abordar o papel dos setores produtivos durante seu discurso, Fabrício Julião destacou a relevância das áreas portuária e de petróleo e gás para a economia do Rio de Janeiro**

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, defendeu o fortalecimento das atividades econômicas como caminho para reposicionar o estado do Rio de Janeiro no cenário nacional. A declaração foi feita durante a sessão solene do Fórum Estadual Rio de Janeiro Export.

Ao abordar o papel dos setores produtivos, Julião destacou a relevância das áreas portuária e de petróleo e gás para a economia fluminense. “Sempre destaco a importância da atividade portuária, da atividade econômica perante uma região. Não podemos tratar do setor portuário, do setor de petróleo e gás, como uma atividade marginal. Devemos tratar como uma atividade de prioridade”, afirmou.

Na avaliação do executivo, o desempenho recente do estado reflete a ausência de planejamento de longo prazo. Ele defendeu a construção de políticas estruturadas, com continuidade, em substituição a iniciativas pontuais. “Precisamos resgatar o protagonismo do estado do Rio de Janeiro, resgatar o protagonismo das atividades que aqui estão sendo debatidas”.

Ao comentar o próprio fórum, o CEO afirmou que o encontro contribuiu para consolidar esse entendimento entre os diferentes atores do setor. “O Rio de Janeiro Export é um evento que, para mim, é muito importante ao longo do nosso calendário, que traz um pouco do sentimento de pertencimento. Precisamos olhar para as nossas empresas, e começar a trazer essa responsabilidade do protagonismo, e começar a trazer essa responsabilidade do protagonismo, essa oportunidade de enxergar nossa importância econômica, e isso precisamos fazer em construção”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 06/05/2026

### ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – PORTO DO RIO REGISTRA ALTA DE 249% E DESTACA INFRA PARA ALCANÇAR RESULTADO

Estado concentra 50% do PIB brasileiro em raio de 500 km e opera 41 terminais portuários além de complexos administrados pela Portos Rio

Por MARIANA NEROME [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Os dados sobre o Porto do Rio de Janeiro foram apresentados durante o painel “Desafios e oportunidades para os portos e terminais do Rio de Janeiro” do fórum Rio de Janeiro Export**

O Porto do Rio de Janeiro movimentou 8,4 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2025, alta de 249% em relação ao mesmo período anterior. Os dados que foram



apresentados pelo sócio do Gallotti Advogados e moderador do painel “Desafios e oportunidades para os portos e terminais do Rio de Janeiro”, Fábio Silveira, durante o Rio de Janeiro Export, confirmaram o aquecimento da logística portuária e infraestrutura do estado.

Segundo ele, os portos brasileiros movimentaram 1,4 bilhão de toneladas em 2025, recorde histórico com crescimento de 6,1%. A região Sudeste respondeu por quase 700 milhões de toneladas, consolidando-se como principal eixo logístico portuário do país. No âmbito da Portos Rio, a movimentação alcançou recorde de 76 milhões de toneladas em 2024.

A subsecretária Adjunta de Economia do Mar do Governo do Estado, Gabriela Campagna complementou os dados destacando vantagens geográficas. “A nossa posição estratégica geograficamente é a melhor se você comparar, por exemplo, com Santos, até com o sul. Nós somos o primeiro e o último ponto de saída. Em 500 km, que é o raio que você sai da cidade do Rio para ir embora, você concentra 50% do PIB brasileiro presente no nosso estado”, afirmou.

### ESTADO

A subsecretária ainda informou que o estado opera 41 terminais portuários além dos complexos da Portos Rio. Na região da Baía de Guanabara, funcionam 17 estaleiros ou mais ativos ligados ao setor naval. “A gente é um pujante, eu digo o Rio de Janeiro como estado, é um pujante no setor energético, naval e portuário”, declarou durante o painel promovido pelo Grupo Brasil Export.

Silveira contextualizou a infraestrutura portuária fluminense. A Portos Rio administra Porto do Rio, Porto de Itaguaí, Niterói, Angra dos Reis e Porto do Forno. Cada ativo tem vocação própria; Itaguaí concentra granéis e minério, Niterói atende indústria naval e apoio offshore, Angra dos Reis foca logística energética e operações especializadas, enquanto o Porto do Forno representa oportunidade regional para atividades de eólicas offshore.

Do lado privado, o estado conta com o Complexo Portuário do Açú no norte fluminense, com conexão forte com gás, mineração, energia, cargas industriais e novas cadeias logísticas. O diretor da OSX, Marcos Araújo, relacionou momento atual a oportunidades de desenvolvimento.

“Nós estamos no meio do Brasil, num raio pequeno de acesso a todo tipo de carga. E com um horizonte fiscal que vai igualar ou desbloquear ou desburocratizar, tirando benefícios de estados como o Espírito Santo que tem hoje boa parte do seu movimento baseado em benefício fiscal da carga que desembaraça. Então nós temos um potencial tremendo de se tornar um elo da cadeia logística”, afirmou.

### BUROCRACIA

Para o diretor institucional da Triunfo Logística, Mário Meira, a burocracia e a dragagem são um dos principais desafios dos terminais. O executivo destacou que processos de melhoria em portos públicos demandam tempo excessivo em comparação com terminais privados.

“Para você fazer qualquer melhoria dentro de um porto público, principalmente um porto, uma autoridade portuária, você demanda muito tempo, é muita burocracia. Você perde muito. A sua agilidade de investimento, de atração de clientes é parca, em comparação a um TUP”, afirmou.

O diretor também apontou o licenciamento de dragagem como problema central. “Muito complexo. Na minha visão, como um operador, quem deveria estar licenciado para fazer todo tipo de dragagem ou operacionalidade a nível ambiental, é o porto, ele dentro da sua característica já teria com o empreendedor tendo aquela característica. Isso perde tempo e cliente. Deveria ser mais fácil e ágil”, defendeu.

Por fim, Meira relatou um caso de derrocagem no acesso ao terminal da Triunfo. A operação removeu pedra que dificultava o acesso de navios e contou com participação de autoridade portuária, Capitania dos Portos, Idema, INPH e Ibama. A empresa utilizou tecnologia de explosão de baixo impacto, financiada em conjunto com a Iconic.

“Para fazermos essa derrocagem foi muito complexo, não poderia fazer nada”, conclui o diretor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/05/2026

## ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – RJ CRIA PRIMEIRO CENTRO DE EXCELÊNCIA EM FERTILIZANTES DA AMÉRICA LATINA

Iniciativa da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado já reúne mais de 50 participantes entre academia, indústrias e startups

Por **MARIANA NEROME** [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)



**A criação do primeiro Centro de Excelência em fertilizantes da América Latina foi discutida durante o painel “Rio de Janeiro em Foco”, dentro da programação do Rio de Janeiro Export**

O Rio de Janeiro passará a abrigar o primeiro Centro de Excelência em fertilizantes da América Latina. A iniciativa é coordenada pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado e já conta com mais de 50 entes participativos, entre academia, indústrias e startups. A informação foi divulgada pela coordenadora de Parcerias Estratégicas e Investimentos Internacionais da secretaria, Claudia Januzzi, durante o painel “Rio de Janeiro em Foco”, no Rio de Janeiro Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export.

“Vocês têm ideia do volume de fertilizantes que serão desenvolvidos no Parque Tecnológico com a gestão da Secretaria?! Será benéfico para o país”, afirmou Januzzi.

O Brasil importa grande volume de fertilizantes da Rússia. Segundo a coordenadora, pesquisas em andamento no centro indicam que parte desse insumo não é adequada ao clima brasileiro.

“Nós conseguimos identificar que há otimização aos fertilizantes no Brasil, pois importamos os que não são adequados ao nosso clima”, disse. A proposta é adaptar os produtos importados às condições locais, com potencial de redução significativa da dependência externa.

Para Januzzi, o Centro integra uma agenda mais ampla de posicionamento do estado em dois eixos que considera centrais: segurança energética e segurança alimentar. “Nós falamos num mundo que precisamos cuidar de segurança energética. O Brasil, o Rio de Janeiro será o próximo”, ressaltou.

O RJ também aparece como referência em energia offshore. São 16 projetos eólicos em andamento, com um projeto piloto no Porto do Açú, e nove projetos já protocolados para licenciamento. Na área de petróleo, Januzzi citou que, se fosse um país, o Rio de Janeiro seria o décimo maior produtor de petróleo do mundo.

### DESVANTAGEM FISCAL

O ambiente de negócios no estado carrega marcas de uma distorção fiscal estrutural. O economista Marcio Sette Fortes, ex-diretor do Brasil no BID e representante da Multiterminais, apresentou números que ilustram o problema.

O Espírito Santo importou 186 mil veículos no último ano; o Rio de Janeiro, 20 mil. Santa Catarina movimentou 3 milhões de TEUs; o Rio, 1 milhão. A movimentação de contêineres no estado permanece no patamar de 2010.

“Por distorções econômicas de origem fiscal, o estado do Rio sangrou e sangrou bem ao longo dos últimos anos”, disse Sette Fortes. O Rio de Janeiro, segunda maior economia do país, ocupa apenas o oitavo lugar entre os estados importadores, com participação de 13% do total nacional.

Um projeto de lei aprovado pela Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro e em fase de sanção governamental equipara os incentivos fiscais do estado aos do Espírito Santo. O PL tem como alvo principal a atração de tradings, e não apenas empresas já instaladas no RJ.

“Esse PL é pra trazer as trades pro Rio de Janeiro, trazer um movimento pra cá”, constatou a diretora da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Célia Regina Gomes.

A presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro, Rita Fernandes, ainda apontou que o porto opera com cerca de 40% de ociosidade. Para ela, a infraestrutura existe; o que faltou, por décadas, foi o equilíbrio fiscal. “O Rio tem tudo, tudo que você possa imaginar pra estar na frente pra liderar o comércio exterior do Brasil”, concluiu.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/05/2026

## ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – RIO APOSTA EM CORREDORES FERROVIÁRIOS PARA AMPLIAR COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA

Integração, recuperação de trechos ociosos e foco em cargas de maior valor agregado despontam como caminhos para viabilizá-los

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



**Os desafios estruturais que ainda travam a ampliação e modernização da infraestrutura ferroviária no Brasil foram discutidos em um dos painéis do fórum Rio de Janeiro Export**

O Rio de Janeiro ocupa uma posição estratégica no escoamento de cargas minerais e busca consolidar seu papel como hub logístico nacional a partir de novos projetos ferroviários. A avaliação é de Delmo Pinho, assessor da presidência da Fecomércio-RJ, que defende uma leitura mais pragmática sobre o desenvolvimento do modal no

país.

Pinho participou de um dos painéis técnicos do Fórum Estadual Rio de Janeiro Export, evento promovido pelo Grupo Brasil Export, que debateu as perspectivas e desafios do setor da infraestrutura e da logística no estado.

“O Rio de Janeiro não é detentor de jazidas de minério de ferro, nem de manganês nem de carvão. Mas ele é um importante hub logístico do setor mineral e os números estão aí para comprovar. Nós temos embarques importantíssimos, de grande destaque a nível mundial, de minério de ferro aqui no estado”, afirmou.

Apesar dessa posição, Pinho destaca que a sustentabilidade econômica das ferrovias brasileiras ainda depende fortemente de cargas de grande volume. “A maioria das nossas grandes ferrovias depende basicamente do transporte de minério. A viabilidade financeira e econômica depende disso, porque o transporte ferroviário, no mundo da carga geral, é muito cíclico e não tem se perpetuado de maneira permanente, principalmente num país carente de recursos como o Brasil”, explicou o executivo.

Nesse contexto, o especialista ressalta que o modal ferroviário exige escala e planejamento para se viabilizar. “Estamos falando de distâncias acima de 300 quilômetros, muitas vezes acima de 800.



Senão você não faz o payback do investimento, que é caro. Não dá para achar que só a iniciativa privada vai cobrir esse intervalo de investimento, isso não é realista”, afirma.

Enquanto isso, o transporte rodoviário segue dominante no país, mas Delmo Pinho defendeu que a migração para os trilhos deva ocorrer de forma seletiva. “Em determinados eixos é altamente conveniente promover essa substituição, mas isso tem que ser feito com muito cuidado”.

Hoje, segundo Pinho, três corredores ferroviários estruturam o estado: o eixo voltado ao minério vindo de Minas Gerais, a ligação com São Paulo e um terceiro trecho, em grande parte desativado, que pode ganhar nova função.

A reativação de parte dessa malha é o foco de um projeto que busca criar um novo corredor ferroviário voltado ao transporte de café e calcário. “Nós estamos chamando de corredor do café e do calcário, que são cargas que podem recuperar economicamente um segmento hoje ocioso”, explicou.

O plano prevê a recuperação de cerca de 250 quilômetros de linhas entre o Sul de Minas Gerais e o sul fluminense, além da implantação de um terminal rodoferroviário entre Barra Mansa e Volta Redonda. A proposta também busca integrar regiões produtivas relevantes.

“O Sul de Minas é uma região hiper rica. Varginha é um dos principais centros mundiais de comercialização de café, mais até do que Santos. E essa produção precisa de logística eficiente”, destaca.

A iniciativa já foi apresentada ao governo federal, mas enfrenta entraves políticos, especialmente na destinação de recursos. “Nós levamos isso ao Ministério dos Transportes, houve entusiasmo. Existem investidores interessados, mas o problema é que, no Brasil, muitas vezes a política vale mais do que a técnica”, critica.

Segundo Pinho, parte do financiamento poderia vir da devolução de trechos ferroviários pelas concessionárias, mas há disputa sobre a aplicação desses valores. “Resolveram colocar esse dinheiro em outros lugares, onde tem pouca carga. A gente não faz conta, a gente sonha — e sonhar não paga investimento”, afirma.

Orçado em cerca de R\$ 1,2 bilhão, o projeto depende de uma combinação entre recursos públicos e privados.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 06/05/2026**

## **ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – ESPECIALISTA AFIRMA QUE RIO DE JANEIRO É A CAPITAL DA ENERGIA**

Conselheiro Nacional de Minas e Energia defendeu a construção de Angra 3 e uso da matriz limpa brasileira como instrumento geopolítico

**Por MARIANA NEROME [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)**

O estado do Rio de Janeiro reúne condições únicas para se tornar destino de investimentos industriais e tecnológicos, em especial de data centers, segundo o conselheiro nacional de Minas e Energia e ex-diretor-presidente de Furnas Centrais Elétricas, Luiz Carlos Ciocchi. A avaliação foi feita durante o Rio de Janeiro Export.

“O Rio de Janeiro é a capital da energia”, afirmou Ciocchi. Na sua avaliação, o estado concentra petróleo, gás, energia nuclear, potencial eólico offshore e conexão direta com todas as regiões do Sistema Interligado Nacional, o que o coloca em posição privilegiada no mapa energético do país.

Um dos pontos mais diretos da apresentação foi a defesa da conclusão de Angra 3. Para Ciocchi, a discussão se arrasta sem necessidade. “Temos que construir, temos que garantir essa energia não só



para o estado do Rio de Janeiro, mas para o Brasil todo”, disse. Segundo ele, o país detém domínio completo da cadeia do urânio e conta com a experiência da Marinha do Brasil no setor.

**Conselheiro nacional de Minas e Energia e ex-diretor-presidente de Furnas Centrais Elétricas, Luiz Carlos Ciochi falou sobre o setor de energia no estado durante o fórum**

“Portanto, o Rio de Janeiro é realmente a capital de energia e deve explorar, pois, com a energia, nós vamos conseguir fazer o desenvolvimento econômico dos transportes, portos a aumentar as nossas exportações e importações de uma maneira sólida e segura”, explicou.

No campo geopolítico, Ciochi apontou o que considera um erro estratégico do Brasil; não usar a matriz energética limpa como argumento de atração de investimentos estrangeiros. “Qualquer produto produzido aqui no Brasil é mais verde do que qualquer produto produzido em

qualquer outro lugar do mundo”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/05/2026

## ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – BRASIL PRECISA SER MEMBRO DA CONVENÇÃO DE HONG KONG PARA DESTRAVAR RECICLAGEM

Setor de descomissionamento de navios e plataformas é promissor para o país, segundo especialista, mas precisa acelerar regulação

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



**As projeções sobre a desmontagem de navios foram apresentadas durante o painel “Indústria naval: descomissionamento e a retomada da capacidade produtiva nacional”**

O Brasil precisa fazer parte da Convenção Internacional de Hong Kong (HKC), adotada em 2009 pela Organização Marítima Internacional (IMO), para conseguir destravar investimentos em projetos que visem atuar no descomissionamento de navios e plataformas. A opinião foi dada por

Ivo Dworschak, diretor da Frente Empresarial Naval do Rio de Janeiro (FENAV-RJ), durante sua participação no painel “Indústria naval: descomissionamento e a retomada da capacidade

produtiva nacional”, debatido no Rio de Janeiro Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export. A Convenção Internacional de Hong Kong estabelece normas para a reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios, protegendo a saúde humana e o meio ambiente. Ela entrou em vigor em 26 de junho de 2025.

O Brasil ainda não é oficialmente parte da Convenção de Hong Kong, mas enviou ao Congresso Nacional, em outubro do ano passado, o pedido de adesão. Atualmente, o Brasil está em fase de preparação e adaptação da frota mercante às exigências da convenção.

A proposta já foi analisada por órgãos como a Marinha, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ministérios, e aguarda tramitação legislativa no Congresso Nacional, por meio do Projeto de Lei 1.584/2021.



“O Brasil poderia ampliar muito as operações de descomissionamento, mas ainda enfrenta gargalos com a regulação e insegurança jurídica. Ainda não somos signatários da Convenção de Hong Kong e precisamos acelerar, porque sem isso, a burocracia é ainda maior e as empresas seguem mandando suas embarcações para serem recicladas em outros países”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/05/2026

### **ESPECIAL - RIO DE JANEIRO EXPORT – “PRECISAMOS DE LEIS ESPECÍFICAS QUE GARANTAM O ORÇAMENTO DAS AGÊNCIAS”**

Entrevista André de Seixas, diretor-presidente da Logística Brasil - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística

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

As agências reguladoras devem ter garantidas as suas autonomias financeira e institucional, que são essenciais para uma regulação eficaz e, conseqüentemente, a proteção do usuário dos serviços fiscalizados e a atração de mais investimentos. A proposta é defendida pelo diretor-presidente da Logística Brasil - Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística, André de Seixas, que a destacou em sua participação no Rio de Janeiro Export 2026, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export nos últimos dias 27 e 28, no Rio de Janeiro, e que debateu os desafios e as oportunidades do setor de infraestrutura no estado. Com exclusividade ao BE News, Seixas afirmou que ter as agências com autonomia, principalmente orçamentária, cria as condições necessárias para a regulação dos serviços em questão. Ele também aponta a importância de se valorizar o corpo técnico desses órgãos, inclusive blindando alguns cargos de influências políticas. Confira mais detalhes na entrevista a seguir.

#### **Presidente, você participou de um painel no Rio de Janeiro Export defendendo a autonomia financeira das agências reguladoras do Governo Federal, em especial as do segmento de transportes. Como garantir essa autonomia financeira? Há necessidade de novas leis?**

Ou a solução passa por vontade política? Em primeiro lugar, no Brasil, infelizmente, se você deixar na mão do Governo Federal - independentemente da linha política - eles não vão valorizar a regulação das atividades econômicas. E não se valoriza a regulação porque a população não a conhece, isso não mexe com votos, não mexe na urna. Então, primeiro, a gente tem que popularizar o debate sobre o papel e a independência das agências reguladoras. E depois, respondendo a sua pergunta, sim, precisamos de leis específicas que garantam o orçamento das agências. Não é possível as onze agências - doze agora terem um orçamento anual de R\$ 130 bilhões e simplesmente sobrar pouco mais de R\$ 5 bilhões para elas. Há uma disparidade muito grande entre o que essas agências arrecadam e o orçamento que elas têm. Isso prejudica o país sobremaneira. Por exemplo, nosso setor portuário, o de petróleo, o da vigilância sanitária, eles são muito globalizados. Mas nossos servidores, que aliás são excelentes, não conseguem fazer intercâmbio por falta de recursos. E são mal remunerados, o plano de carreira é mal feito. Então temos de ter leis garantindo esses recursos e, assim, conseguirmos um orçamento direcionado à regulação. A Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), por exemplo, não tem orçamento próprio. Enquanto isso, os recursos das agências ficam retidos e vão para a vala comum da União. No final, quem é o prejudicado? É o consumidor.

#### **O sr. afirmou que o Governo não valoriza a regulação. Como garantir essa valorização? Essa solução passa pela criação de mais normas ou por pressão política?**

A falta de regulação interessa àqueles que querem cometer externalidades negativas e terem condutas oportunistas. E temos de combater isso. Por exemplo, há alguns cargos nas agências que precisam ser blindados da política. O presidente (da República) tem o poder de escolher quem serão os diretores das agências e eles são sabatinados pelo Senado. Então aí temos uma escolha política, ok. Mas que poderia melhorar. O Senado sabatina muito mal. Nós já tivemos, na própria Antaq, diretores que não sabiam a diferença entre um navio e um barco. A sabatina é mal feita. Mas, como disse, alguns cargos têm de ser blindados - é o caso dos superintendentes. Poderíamos ter uma lista tríplice para superintendentes, formada a partir do voto dos servidores. E o diretor escolheria a partir da lista. E eles (superintendentes) teriam mandato. Assim, eles não ficariam sendo pressionados pelos



diretores - como a gente sabe que acontece normalmente. Você blindando o superintendente e, como resultado, a superintendência dele, você já resolve muito problema das agências, principalmente em relação à influência política, que a gente sabe que tem muito e que traz insegurança jurídica para o País.

### **A solução passa, então, por valorizar os profissionais técnicos das agências, protegendo-os de eventuais pressões dos detentores de cargos mais políticos?**

Com certeza. Se você blinda as superintendências, tira esse excesso de política das agências. Então, com certeza o investidor vai olhar o Brasil de uma outra forma. A nossa preocupação na Logística Brasil são os servidores. O diretor tem mandato de cinco anos, mas os servidores continuam. A atividade de regulação tem uma curva de aprendizado muito longa. E eu preciso manter esses servidores. Na última edição do CNU (Concurso Público Nacional Unificado), um departamento de uma agência pegou quatro servidores. E deles, dois já foram embora. Não ficaram dois meses. E isso porque não vêem futuro. Você não tem plano de carreira e é muito mal remunerado. O diretor também é mal remunerado, mas não estou preocupado com o diretor, que é cargo de indicação política. Eu estou preocupado com os servidores das agências. São esses que vão construir a regulação. E temos de trabalhar com a curva de aprendizado deles, a continuidade deles no cargo e o interesse de ficarem, que, hoje, a gente não vê.

### **Nesse cenário, ainda temos a responsabilização desses servidores pelo Ministério Público, quando alguma medida é questionada, o que leva muitos a retardar processos e atrasar a liberação de empreendimentos, o chamado Apagão das Canetas. Valorizar o corpo técnico ajuda a reduzir esse apagão?**

Sim, ajuda. O importante é ter um ambiente técnico que atraia o servidor e, para isso, ele tem de ter segurança para sua atividade. E seria muito bom sabatinar - e sabatinar bem diretores, ouvidores e até superintendentes, que teriam mandatos. Aí ele e a superintendência dele estarão blindados. Eles não podem ficar reféns de nomeações de cargos ou de qualquer ameaça que eventualmente qualquer diretor em qualquer agência venha fazer com o seu cargo.

### **Mas como implantar essas medidas?**

Além de ajustes nos orçamentos, temos de ter ajustes nas leis. Mas para garantir uma boa sabatina, para termos senadores com bom senso e condições de sabatinar com elevado nível técnico, temos de ter um bom Senado. A verdade é que, às vezes, a gente não vê um bom nível técnico nas perguntas. Então, ficamos com diretores que passaram e que não tinham a menor noção do setor que iriam regular. Não dá para trabalhar com o sarrafo baixo, tem que ser lá no alto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/05/2026



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **STF INICIA JULGAMENTO SOBRE DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES; NOVA REGRA SERIA 'SIMPLEMENTE FATAL' PARA O RIO, DIZ PROCURADOR**

Projeções indicam perda de R\$ 9 bi por ano para o Rio se compensações pelo impacto da exploração de petróleo forem redistribuídas para estados não produtores

**Por Pepita Ortega — Brasília**

O Supremo Tribunal Federal (STF) iniciou nesta quarta-feira o julgamento sobre a constitucionalidade de uma lei de 2012 que redistribui a arrecadação com taxas governamentais sobre a produção de petróleo e gás — royalties e participações especiais (PE) entre estados e municípios. O resultado vai definir o futuro das contas públicas do governo do Estado do Rio e de algumas prefeituras fluminenses.

Nesta quarta-feira, o STF se concentra em ouvir as partes do julgamento e outros autores interessados. Na quinta-feira, os ministros irão proferir seus votos.



**Plenário do STF durante julgamento — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo/08-04-2026**

A mudança prevista na lei está suspensa por liminar do STF desde 2013. Hoje, a distribuição dos recursos privilegia a União e os estados e municípios onde há produção.

Como o Rio é, de longe, o maior produtor nacional — 88% do petróleo e 77% do gás produzidos no Brasil em 2025 vieram de campos na costa fluminense, segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP) —, as taxas

respondem por cerca de um quarto da receita líquida do governo estadual, conforme a Secretaria de Estado de Fazenda (Sefaz). No ano passado, foram R\$ 26 bilhões.

No julgamento, o procurador do Rio Gustavo Binenbojm argumentou que, para o estado e os municípios fluminenses, a mudança no regime de distribuição dos royalties é "simplesmente fatal", decretando sua "ruína financeira". Segundo ele, a lei que pretendeu alterar a divisão é um "exemplo de perde-perde".

– Para o estado e os municípios fluminenses impactados a subsistência dessa lei ainda que com efeitos meramente prospectivos é simplesmente fatal – afirmou. – Se tira muito de poucos estados e municípios produtores e se entrega pouquíssimo aos estados e municípios não produtores. Se decreta a quebra dos estados produtores e não se resolve o problema dos não produtores.

Binenbojm ainda argumentou que estados com hidrelétricas ou impactados pela exploração de minerais recebem sozinhos as participações pelas respectivas atividades.

– A redução de desigualdades regionais e sociais não pode servir de pretexto para o verdadeiro confisco e expropriação de receitas originárias que pertencem aos Estados e municípios produtores – sustentou.

O procurador argumentou que os royalties são uma compensação financeira a estados que sofram impacto da exploração do petróleo e do gás, indicando que o próprio STF teve tal entendimento em julgamentos anteriores. Segundo o procurador, tal atividade envolve "riscos e impactos futuros inquantificáveis".

Segundo o ele, a distribuição dos royalties são receitas patrimoniais dos estados. Ele classificou como "corajosa e correta" a decisão da ministra Carmen Lúcia que, em 13, suspendeu os efeitos da mudança da divisão dos royalties e sustentou que o tema em discussão no STF "não é dinheiro".

– O tema em discussão nessas ações não é dinheiro. Essas ações versam sobre valores. O valor que reconhecemos a autonomia das comunidades locais e ao pacto federativo, o valor da segurança jurídica e o valor que ainda tem o texto pleno da Constituição – afirmou.

O procurador do Rio ressaltou ainda que a tributação do ICMS sobre o petróleo e derivados se dá apenas no destino dos produtos e não na origem da extração. Ele lembrou que o estado chegou a editar uma lei para recolher esses tributos na origem, mas ela foi declarada inconstitucional pelo STF. Nessa linha, sustentou que o maior estado produtor de petróleo do país "pouco se apropria dessa riqueza" em razão da impossibilidade da taxação em razão das regras do ICMS.

**Arrecadação de R\$ 28,4 bi**

Para este ano, a projeção de arrecadação do Rio com petróleo aponta para R\$ 28,4 bilhões, mas, se as novas regras previstas na lei de 2012 já estivessem valendo, o valor tombaria para R\$ 18,5 bilhões, segundo apresentação da Sefaz na última terça-feira em sessão na Alerj. Na média até 2032, a perda anual é de R\$ 9 bilhões, 9,3% da receita líquida total.

A procuradora-geral de São Paulo, Inês Maria dos Santos, também classificou a mudança do regime de royalties como um "cenário de soma zero", em que "poucos ganham muito pouco e outros perdem de forma significativa". Inês disse que a mudança implicaria em "perdas abruptas de arrecadação, desequilíbrio fiscal e risco real de colapso financeiro" de entes que eventualmente precisarão buscar apoio do governo.

A procuradora-geral também classificou a lei que pretendeu mudar a distribuição dos royalties como um "rearranjo disfuncional que fragiliza o federalismo sem produzir ganhos estruturais". Segundo ela, a norma "descaracteriza" a natureza das receitas do petróleo e implica em "instabilidade no sistema federativo".

A União deixará de arrecadar R\$ 9 bilhões ao ano, diz a Advocacia-Geral da União (AGU), em petição enviada ontem ao Supremo Tribunal Federal (STF). No documento, o órgão defende que os ministros da Corte atendam ao pedido de estados produtores e invalidem a lei.

Além da perda anual, se a lei de 2012 for, eventualmente, considerada constitucional e o STF decidir pela aplicação das novas regras de 2013 até agora, a União ainda teria um gasto adicional de R\$ 57,2 bilhões, em valores não corrigidos, segundo cálculos da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) citados pela AGU.

### Quanto os governos arrecadam com as taxas

(valores nominais arrecadados com royalties e participações especiais, em R\$ bilhões)



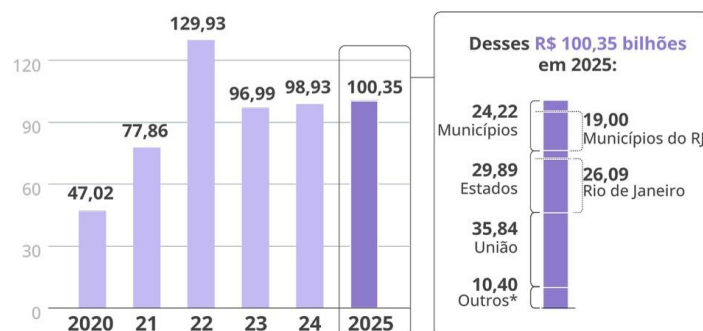
**R\$ 3,447 bilhões** foi o total de royalties e participações especiais (PE) no ano 2000.



**R\$ 21,773 bilhões** foi o valor de 2010, antes de pré-sal fazer a arrecadação mudar de nível.



**R\$ 9 bilhões/ano** é quanto o governo do Rio estima deixar de arrecadar com as novas regras.



\*Depósitos judiciais, Fundo Especial (que distribui para todos os estados e municípios), bônus de assinatura e taxa de retenção de área.  
 Fonte: Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

### Quanto os governos arrecadam com as taxas — Foto: Editoria de Arte

Se estados e municípios produtores fossem ressarcir os não produtores pelo que receberam de 2013 até 2025, teriam que devolver outros R\$ 87,8 bilhões, ainda conforme os cálculos da ANP.

De acordo com a AGU uma mudança no regime de distribuição de royalties — com efeitos retroativos, uma vez que a lei está suspensa desde 2013 — contraria o princípio da “segurança jurídica”. Em relatório entregue ao STF, o órgão cita ainda a necessidade de evitar o “colapso financeiro dos estados e municípios produtores”.

Na mesma linha das ações — movidas pelos governos do Rio, Espírito Santo e São Paulo, pela Alerj e pela Abramt, associação de municípios que sediam terminais de petróleo e gás —, a AGU argumenta que a lei promulgada em 2012, após a derrubada de um veto parcial da então presidente Dilma Rousseff, é inconstitucional.

O órgão sustenta que a Constituição concedeu aos estados e municípios produtores direito à participação nos resultados ou à compensação financeira pela exploração de petróleo e gás natural. “Direito que decorre da condição territorial dos entes e do ônus de suportar, em seu território, atividade

exploratória potencialmente geradora de impactos sociais, econômicos e ambientais”, diz a AGU na petição.

### 5 ações judiciais contestam a lei de 2012

Diante das perdas estimadas com a redistribuição, Rio, Espírito Santo e São Paulo, a Alerj e a Abramt, associação de municípios que sediam terminais de petróleo e gás, entraram com cinco ações de inconstitucionalidade no STF, ainda em 2012.

Todos os processos foram concentrados com a ministra Cármen Lúcia, que concedeu liminar suspendendo a lei em 2013, na ação movida pelo governo do estado do Rio. Desde então, os processos estão parados, embora o julgamento já tenha sido marcado algumas vezes.

### O peso para as prefeituras

Em algumas prefeituras, o peso de royalties e PE nas receitas é ainda maior do que no governo estadual, conforme dados enviados ao STF pela Organização dos Municípios Produtores de Petróleo (Ompetro). Em Arraial do Cabo, com 33 mil habitantes, 70% das receitas de 2025 vieram de royalties. Em Carapebus, com apenas 14 mil habitantes, foram 55%.

Levantamento da Fecomércio RJ estima que o tombo no financiamento dos serviços públicos poderá resultar em uma perda de R\$ 20 bilhões para o Produto Interno Bruto (PIB) do Rio, com o fechamento de 311 mil empregos.

### Desde os anos 1950

O princípio de remunerar mais estados e municípios produtores vem desde os primórdios do marco regulatório do setor, na década de 1950, segundo documento enviado pela Procuradoria-Geral do Estado do Espírito Santo (PGE-ES) ao STF — mas foi invertido pela lei de 2012. O modelo proposto deixa estados e municípios produtores com uma parcela menor e pulveriza a arrecadação por todos os governos e prefeituras do país.

O principal argumento das ações no STF contra a redistribuição é que a Constituição diz que estados e municípios têm direito a receber pelas atividades em seu “respectivo território, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva”.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 06/05/2026*

## MÚCIO SE REÚNE COM ALCOLUMBRE APÓS SENADO REJEITAR MESSIAS E DIZ NÃO SER O MOMENTO DE LULA INDICAR OUTRO NOME AO STF

Ministro das Relações Institucionais, José Guimarães, também se encontrou com o presidente do Senado

*Por Luísa Marzullo — Brasília*



*Lula com Thomas Paiva, José Múcio e Davi Alcolumbre na cerimônia do Dia do Exército — Foto: Reprodução/Instagram*

O ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, se reuniu nesta terça-feira com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), em uma primeira tentativa do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) de reconstruir a relação com o comando da Casa após a rejeição da indicação de Jorge Messias ao Supremo Tribunal Federal (STF), na última quarta-feira.

O encontro ocorreu na residência oficial do Senado e foi tratado por interlocutores do Planalto e aliados de Alcolumbre como um movimento inicial de distensão após a derrota histórica sofrida pelo



governo no plenário. Messias, advogado-geral da União e um dos auxiliares mais próximos de Lula, teve seu nome rejeitado pelo Senado depois de meses de desgaste político.

Ao GLOBO, Múcio confirmou a conversa e afirmou que o momento ainda é de reduzir a temperatura política antes de qualquer nova discussão sobre a vaga no Supremo.

— Estive com Alcolumbre sim, ontem. Meu papel foi de averiguar a temperatura. O momento é de apaziguar. Não é hora de apresentar nova indicação, nada, é deixar decantar. Ele vai encontrar Lula, sim, mais para frente — afirmou o ministro.

Segundo interlocutores do Senado, Múcio também conversou com Alcolumbre sobre a importância de uma retomada do diálogo direto com Lula após a viagem do presidente aos Estados Unidos.

De acordo com relatos de aliados de Alcolumbre, o senador se mostrou disposto a conversar com o petista, embora aliados dos dois lados admitam reservadamente que o ambiente ainda está longe de pacificado. Procurado por meio de sua assessoria, o presidente do Senado não comentou.

A reunião foi interpretada no governo como uma primeira tentativa de retomar o diálogo após a crise aberta pela derrota de Messias. Governistas avaliam que, mais do que a perda de uma vaga no Supremo, o episódio expôs a fragilidade da base governista na Casa e consolidou o poder de influência de Alcolumbre sobre o andamento da pauta legislativa.

### **Guimarães também senta com Alcolumbre**

Além de Múcio, outros integrantes do governo também foram mobilizados para o esforço de reaproximação. Nesta quarta-feira, Alcolumbre esteve com o ministro das Relações Institucionais, José Guimarães, no primeiro encontro entre ambos desde a derrota de Messias. Os dois tiveram uma conversa no início da tarde na residência oficial do Senado.

Segundo aliados, o intuito também foi o de superar as desavenças da semana passada e construir uma reaproximação com o comando do Congresso.

Antes da reunião, eles dividiram ambiente na celebração dos 200 anos da Câmara dos Deputados. Na ocasião, Alcolumbre elogiou Guimarães, afirmando que o ministro é um exemplo da relação harmoniosa entre Legislativo e Executivo.

Nos bastidores, aliados de Lula atribuem ao presidente do Senado papel decisivo na articulação que levou à rejeição do chefe da AGU. Senadores próximos ao governo afirmam que Alcolumbre não apenas deixou de atuar pela aprovação do nome, mas pediu voto contrário de senadores do MDB, PSD, União Brasil e PP.

Publicamente, porém, Alcolumbre negou veementemente ter articulado contra Messias.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 06/05/2026*

### **MOTTA DIZ QUE CÂMARA DARÁ 'GRANDE CONTRIBUIÇÃO' PARA ACORDO ENTRE LULA E TRUMP SE APROVAR PROJETO SOBRE TERRAS-RARAS**

Proposta que cria Política Nacional de Minerais Críticos deve ser votada nesta quarta-feira na Câmara, véspera do encontro do brasileiro com o presidente dos EUA

**Por Letícia Pille e Luísa Marzullo — Brasília**

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou nesta quarta-feira que a aprovação do projeto que trata sobre minerais críticos representaria uma “grande contribuição” da Casa às negociações entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

A exploração de terras-raras — insumos considerados estratégicos para a indústria de tecnologia e para a transição energética — está entre os temas que devem ser discutidos na reunião entre Lula e Trump, prevista para ser realizada na quinta-feira.



**Presidente da Câmara, Hugo Motta, durante sessão que aprovou PEC do Suas — Foto: Vinicius Loures/Agência Câmara**

— Hoje, as terras-raras e os minerais críticos estão para o mundo como o petróleo já esteve há um tempo atrás. Então, há uma discussão mundial sobre isso e eu penso que será um dos pontos tratados pelo presidente Lula na reunião que ele terá amanhã com o presidente dos Estados Unidos (Trump). A Câmara dá uma grande contribuição ao conseguir aprovar essa legislação tão importante e estratégica para o

nosso país — afirmou.

As declarações foram dadas a jornalistas após a cerimônia pelos 200 anos da Câmara dos Deputados, que reuniu autoridades dos Três Poderes, entre elas ministros do governo Lula e o presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin.

Previsto para ser votado nesta quarta-feira, o projeto cria a Política Nacional de Minerais Críticos e prevê a concessão de até R\$ 5 bilhões em incentivos fiscais entre 2030 e 2034.

A avaliação de Motta é também compartilhada pelo relator da proposta, o deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP). Em entrevista ao GLOBO, ele afirmou que o texto discutido pelos deputados será um “trunfo” nas tratativas com o presidente americano.

— Ter esse projeto avançado, definido, que vai ajudar muito nesse diálogo. O que os Estados Unidos falam muito é que precisam de uma regra para que possam defender dentro das nossas regras os seus interesses. Então, esse projeto é claramente receptivo ao investimento externo, que é favorável à vinda de tecnologia, dá um sinal positivo — declarou.

O parecer foi apresentado por Jardim na segunda-feira e também prevê a criação de um fundo garantidor com participação da União de até R\$ 2 bilhões para viabilizar investimentos no setor por meio de crédito.

O texto ainda estabelece a criação do Conselho Especial de Minerais Críticos e Estratégicos (CMCE), responsável por analisar previamente operações societárias que resultem em transferência de controle, acordos e parcerias internacionais e cessão de ativos minerais críticos pertencentes à União.

Segundo Motta, a proposta é estratégica porque estabelece regras para exploração da segunda maior reserva conhecida de terras-raras do mundo e busca evitar que o país atue apenas como exportador de commodities minerais.

— Nós tivemos todo o trabalho de construção desse texto, que traz para o Brasil a discussão de um tema estratégico — afirmou. — Nós vamos ter um grande avanço no que diz respeito à legislação de exploração de terras raras no Brasil, que com certeza trará competitividade e segurança jurídica para que o Brasil explore da melhor forma as riquezas que nós temos em nosso subsolo nessa área.

O presidente da Câmara defendeu que o texto incentive a instalação de empresas no país e estimule a industrialização da cadeia produtiva dos minerais críticos, com geração de empregos qualificados e produção de itens de maior valor agregado.

Motta disse ainda que a votação do projeto depende apenas de articulação política com as bancadas e líderes partidários. Segundo ele, o relator da proposta passou o dia em conversas para viabilizar um

acordo e a expectativa é que a matéria seja analisada no plenário ainda nesta quarta, no fim da tarde ou início da noite.

Fonte: *O Globo - RJ*  
Data: 06/05/2026

## DURIGAN DIZ QUE É PRECISO 'AFASTAR LOBBY INDEVIDO CONTRA O PIX' EM VIAGEM DE LULA AOS EUA

Estados Unidos abriu investigação comercial contra o Brasil que inclui o sistema de pagamento  
*Por Bernardo Lima — Brasília*



*O ministro da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Washington Costa/MF*

O governo brasileiro deve discutir tarifas comerciais e fazer uma defesa do sistema de pagamento Pix no encontro entre o presidente Lula e o presidente americano Donald Trump nesta quinta, segundo o ministro da Fazenda, Dario Durigan.

Entrevista: Política de minerais críticos dá trunfo a Lula em reunião com Trump, diz relator de projeto sobre terras-raras

Alckmin: Evitar sanções é um dos pontos prioritários na conversa entre Lula e Trump  
Em entrevista ao programa Bom Dia, Ministro, Durigan disse que a investigação comercial aberta pelos Estados Unidos contra o Brasil, que inclui o Pix, será discutida com Trump.

— Há dúvidas sobre o Pix, por exemplo? Estamos à disposição para explicar. O Pix é uma infraestrutura de pagamento pública, que os EUA conhecem e têm algo parecido, eles têm ferramentas parecidas e entendem o que é. Nós precisamos afastar algum lobby indevido em relação ao Pix — afirmou.

Dario integrará a comitiva presidencial que viaja na tarde desta quarta-feira para Washington. Lula será recebido por Trump na Casa Branca na quinta-feira.

— Aumentar a cooperação para combater o crime organizado está na nossa pauta, tratar de tarifa e comercial internacional está na nossa pauta — completou o ministro.

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.

Durante uma conversa telefônica em janeiro, Lula e Trump acertaram a visita do brasileiro aos Estados Unidos, mas a guerra contra o Irã adiou a viagem. O brasileiro tem criticado a ofensiva americana contra o país do Oriente Médio.

### **Adesão à subvenção do diesel importado**

Na entrevista ao programa Bom Dia, Durigan afirmou que 26 estados aderiram à subvenção de R\$ 1,20 sobre o litro do diesel importado, e apenas Rondônia não formalizou a intenção de participar do programa.

— Formalmente, todos os estados aderiram, menos um estado, que tivemos muita dificuldade de dialogar, o estado de Rondônia, não teve retorno, e não aderiu. Uma pena que a gente tenha um ponto fora da curva, como aconteceu assim.

O ministro da Fazenda ainda disse que lamenta que a decisão tenha sido influenciada por “razões políticas”.

Durigan também informou que o governo estuda uma linha de renegociação para trabalhadores informais em uma segunda rodada do Novo Desenrola Brasil, que deve ser anunciada até o fim deste mês. O ministro explicou que é importante ter uma política voltada a esses trabalhadores, que acabam pagando juros mais altos justamente pela natureza do seu trabalho e pela falta de renda fixa comprovável.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 06/05/2026*

## RELATOR DO FIM DA ESCALA 6X1 AINDA AVALIA SE FOLGAS SERÃO OBRIGATORIAMENTE CONSECUTIVAS

Deputado diz que proposta deve garantir dois dias de descanso, mas afirma ter dúvidas sobre obrigatoriedade de folgas seguidas

*Por Leticia Pille — Brasília*



*O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, participa nesta quarta-feira de audiência pública na comissão especial do fim da escala 6x1 para tratar de diagnósticos sobre o uso do tempo para o trabalho — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

O relator da proposta que prevê o fim da escala 6x1, o deputado Léo Prates (Republicanos-BA) afirmou nesta quarta-feira que ainda não há definição sobre a exigência de dois dias consecutivos de folga para os trabalhadores e disse ter “muitas dúvidas” sobre o que será definido acerca dos dias de folga.

Segundo ele, o texto deve garantir dois dias de descanso por cinco dias de trabalho, mas ainda há definição sobre a obrigatoriedade de que eles sejam seguidos.

— Essa coisa dos dois dias consecutivos eu ainda tenho dúvidas. Os dois dias devem ser garantidos, mas consecutivos eu ainda tenho dúvidas — afirmou.

A justificativa do deputado para isso é precaução. Segundo ele, a missão da PEC é alterar tanto a jornada como a escala de trabalho e ele não quer “errar” com relação ao arranjo produtivo, tanto por causa das pessoas (que podem preferir dias seguidos ou separados) como pela organização empresarial.

O relator também afirmou que o grupo discute mecanismos de transição para reduzir eventuais efeitos econômicos da mudança. Segundo ele, o Congresso enfrenta o desafio de promover simultaneamente duas alterações nas regras trabalhistas: a redução da jornada e o fim da escala 6x1.

— Nós estamos fazendo duas alterações legislativas no mercado de trabalho ao mesmo tempo: a modificação e redução da escala e a modificação e redução da jornada. Esse é um desafio grande — disse.

Durante audiência sobre o tema, o deputado afirmou que o Congresso precisa encontrar uma solução que contemple tanto os trabalhadores quanto o setor produtivo e criticou o que chamou de “alarmismo” em torno da proposta

— Ou nós vamos unir as mãos e dizer que ninguém está contra o Brasil. Todo mundo aqui é a favor do Brasil. Nós queremos preservar os empregos — disse.



O parlamentar disse ter passado o dia respondendo mensagens sobre possíveis impactos negativos da proposta e afirmou que estudos apresentados pelo Ministério do Trabalho apontam impacto de 4,7% com a mudança nos custos trabalhistas na folha de pagamento. Para ele, isso não significaria uma “quebradeira geral”.

Os dados, contudo, não foram detalhados pelo deputado e podem variar de setor para setor.

Ele citou ainda a redução da jornada de 48 para 44 horas prevista na Constituição de 1988 e argumentou que, na época, também houve previsões de colapso econômico que não se confirmaram.

— Se fosse assim, tinham quebrado todas as companhias aéreas quando a Constituição reduziu de uma vez só de 48 para 44 horas — afirmou.

O parlamentar afirmou ainda que não tem “premissa formada” sobre todos os pontos do texto e reforçou que segue dialogando com representantes do setor produtivo e integrantes do governo para construir um consenso.

As declarações foram dadas pelo relator durante a primeira audiência pública da comissão especial destinada ao debate do fim da escala de seis dias de trabalho para apenas um de descanso. Também está presente na reunião o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, que defendeu a redução da jornada e da escala.

Segundo o ministro, atualmente há cerca de 1/3 de trabalhadores que estão na escala 6x1, enquanto a maioria dos demais está na 5x2. Ou seja, apenas um dia de descanso semanal é a exceção no Brasil e, portanto, a mudança na constituição não traria um impacto irremediável para as empresas.

Marinho disse, ainda, que o governo Lula (PT) pensa ser “plenamente possível reduzir a jornada para 40h e 5x2 imediatamente”. Uma possível regra de transição é discutida na comissão, e defendida pelo relator, mas o Executivo quer que uma vez aprovada a PEC, o limite de 40 horas semanais já passe a valer.

Ele também defendeu a importância das negociações coletivas e afirmou que a compensação para a mudança, defendida por empresas e setores da oposição ao governo, será a melhoria do ambiente de trabalho.

— Eu não me lembro de nenhum outro momento em que houve redução da jornada de trabalho em que houve compensação (...) A grande compensação vem da melhoria do ambiente de trabalho, a eliminação dos custos que representa o absenteísmo, a eliminação dos custos de afastamento de um trabalhador, além de impactar na própria Previdência social — ponderou.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 06/05/2026*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### IRÃ DIZ QUE ESTREITO DE ORMUZ ESTÁ LIBERADO PARA TRAVESSIA ‘SEGURA E ESTÁVEL’

Marinha da Guarda Revolucionária do país afirmou que liberação ocorreu devido ao ‘fim das ameaças dos invasores’

**Por Geovanna Hora**

A Marinha da Guarda Revolucionária do Irã afirmou nesta segunda-feira, 6, que o Estreito de Ormuz está liberado para “uma travessia segura e estável”.

“Agradecemos aos capitães e proprietários de navios baseados no Golfo Pérsico e no mar de Omã pela cooperação na travessia do Estreito de Ormuz em conformidade com as normas do Irã e pela participação adequada das embarcações na segurança da navegação na região”, disse a corporação em comunicado divulgado pela agência de notícias iraniana Fars.

“Com o fim das ameaças dos invasores e diante de novos desdobramentos, será garantida a possibilidade de uma travessia segura e estável pelo estreito”, acrescentou.



**Embarcações ancoradas no Estreito de Ormuz, ao largo de Bandar Abbas, no sul do Irã. Foto: Amirhossein Khorgooei/ISNA/AFP**

O tom do comunicado foi mais ameno do que as declarações anteriores da Guarda Revolucionária e das autoridades iranianas. O Irã havia alertado anteriormente que navios que atravessassem o Estreito de Ormuz sem coordenação com Teerã sofreriam sanções.

### **Projeto Liberdade**

A declaração ocorre um dia após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, anunciar a suspensão do Projeto Liberdade, iniciado na segunda-feira, 4, para ajudar a guiar navios por Ormuz.

Ele afirmou que a decisão foi “baseada no pedido do Paquistão e de outros países”, bem como no “enorme sucesso militar” e no “grande progresso” em direção a um acordo.

A via marítima estava bloqueada pelo Irã desde o início do conflito, em 28 de fevereiro. Antes da guerra, ela era uma das principais rotas do comércio marítimo global, por onde passava cerca de 20% do petróleo mundial.

Trump disse nesta quarta-feira que, caso o Irã aceite o novo acordo, o conflito chegará ao fim. No entanto, o republicano também afirmou que, se Teerã não concordar com os termos propostos por Washington, o cessar-fogo será rompido.

### **Navegação**

Antes da pausa nas operações navais de Washington na passagem estratégica, um navio-tanque para transporte de petróleo e produtos químicos, operado pela Crowley-Stena Marine Solutions, foi uma das embarcações de bandeira americana que deixaram o Golfo Pérsico na segunda-feira como parte do Projeto Liberdade. A empresa de navegação confirmou que o navio, o CS Anthem, passou em segurança pelo Estreito de Ormuz.

Outra empresa de navegação, a Maersk, afirmou anteriormente que seu navio cargueiro de veículos Alliance Fairfax saiu pelo estreito “acompanhado por militares dos EUA”.



Outras empresas de navegação e seguradoras consideraram a passagem muito perigosa para arriscar, mesmo com o apoio militar dos EUA. O General Dan Caine, Chefe do Estado-Maior Conjunto dos EUA, apontou que cerca de 1.550 navios, transportando 22.500 marinheiros, estão presos no Golfo.

**O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, assina uma ordem executiva na Casa Branca, em Washington Foto: Alex Brandon/AP**

Um navio porta-contentores operado pelo Grupo CMA GGM sofreu danos ao ser atacado durante a travessia do Estreito de Ormuz na terça-feira, 5, segundo informações da empresa francesa de navegação.

Vários tripulantes ficaram feridos no ataque ao CMA CGM San Antonio, segundo a empresa, que não forneceu detalhes. Os tripulantes feridos foram retirados do navio e estão recebendo tratamento médico.

### **Negociação**

Apesar da falta de consenso, a Casa Branca avalia que está próxima de um acordo com o governo iraniano e de abrir caminho para negociações nucleares mais amplas, segundo o site Axios.

De acordo com a publicação, o entendimento em discussão prevê um memorando com cerca de 14 itens, incluindo uma moratória no enriquecimento de urânio por parte do Irã, a suspensão gradual de sanções pelos Estados Unidos e a liberação de bilhões de dólares em ativos iranianos congelados. Também está em negociação a retomada da navegação no Estreito de Ormuz, afetada pelo conflito.



O documento marcaria o fim das hostilidades e abriria um período de cerca de 30 dias para tratativas mais detalhadas. Entre os temas estão limites ao programa nuclear iraniano, inspeções internacionais e garantias de que o país não buscará armas nucleares. Parte das medidas dependeria de um acordo final, o que mantém incertezas sobre a estabilidade do entendimento.

***O secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, participa de uma coletiva de imprensa em Washington Foto: Mark Schiefelbein/AP***

Uma fonte do Paquistão, país que atua como mediador, afirmou à agência Reuters que Estados Unidos e Irã estão perto de um entendimento e que as informações publicadas pelo Axios são precisas. "Vamos concluir isso muito em breve. Estamos chegando perto", disse a fonte. O Paquistão sediou, no mês passado, as únicas negociações diretas até agora e segue intermediando propostas entre as partes./com AP

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 06/05/2026**

### **AOS OLHOS DO INVESTIDOR ESTRANGEIRO O BRASIL AINDA BRILHA**

Relatório do Bank of America mostra que esses investidores enxergam que há espaço para aumentar o risco por aqui, desde que cenário externo contribua

**Por Alice Ferraz e Daniel Fernandes**



***O chefe de Economia e Estratégia do Bank of America (BofA) no Brasil, David Beker. Foto: Reprodução/TV Estadão***

O relatório foi divulgado terça-feira (5) com data de 1º de maio, sexta-feira passada. É um relatório produzido por um banco importante dos Estados Unidos, o Bank of America. Trata sobre a economia do Brasil.

E trata sob um ponto de vista otimista - não necessariamente da instituição financeira norte-



americana, mas de investidores com quem o banco conversou em Nova York, Boston e Los Angeles. E a começar pelo título - algo como 'Brasil: 'o novo ouro' ainda brilha' -, o documento deve estar deixando muita gente na Faria Lima com uma pulguinha atrás da orelha.

“A narrativa positiva sobre o Brasil permanece em vigor”, escreve David Beker, economista do BofA. Para ele, são diversos os fatores que despertam o interesse em alocações nos ativos brasileiros.

- 1) O País é grande fornecedor de commodities;
- 2) O Brasil está distante dos conflitos no Oriente Médio;
- 3) Tem grandes reservas de minerais em terras raras por aqui e, finalmente, o País possui uma matriz energética limpa - e isso favorece investimentos em data centers, por exemplo.

Cabeça de Gestor com Daniel Pegorini, da Valora - FIDCs atravessam juros altos sem piora de risco

Capa do video - Cabeça de Gestor com Daniel Pegorini, da Valora - FIDCs atravessam juros altos sem piora de risco

Executivo destaca papel da subordinação de cotas e da pulverização dos ativos na proteção dos fundos e defende importância da seleção de gestores.

“Os investidores com quem conversamos não estavam preocupados com o recente desempenho inferior dos ativos brasileiros e alguns mencionaram que têm espaço para aumentar o risco, dependendo da evolução do cenário externo”, indica o relatório de Beker.

### **Mas e as eleições?**

O relatório indica que o estrangeiro tem as eleições de outubro no radar, assim como os próximos passos do governo federal com vistas à disputa.

“Os investidores estrangeiros continuam a considerar as eleições de outubro como um risco assimétrico para o potencial de alta dos preços dos ativos brasileiros”.

O último parágrafo do curto relatório é mais técnico, mas chama a atenção que o BofA constatou interesse dos estrangeiros em títulos indexados à inflação na margem, “visto que os rendimentos reais estão atrativos e o carry (carrego) de curto prazo melhorou com a inflação geral mais alta”.

Fica a dica.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 06/05/2026**

## **EMPRESÁRIOS OUVEM DE MOTTA QUE NÃO DÁ PARA SEGURAR FIM DA ESCALA 6X1 E PREPARAM PROPOSTAS PALIATIVAS**

Setor vai pedir a aprovação de quatro medidas para diminuir impactos da redução da jornada de trabalho; saiba quais

**Por Daniel Weterman**

BRASÍLIA — Empresários ouviram do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), na terça-feira, 5, que não dá mais para segurar o fim da escala 6X1 e que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) será pautada na Casa antes das eleições.

Diante do cenário, o setor vai pedir a aprovação de quatro medidas para diminuir os impactos econômicos da medida:

- Vincular a redução da jornada de trabalho a acordos coletivos;

- Estabelecer um período de transição de dez anos;
- Dar tratamento diferenciado a micro e pequenas empresas;
- Aumentar o teto do Simples Nacional.

Na terça-feira, a comissão especial da PEC sobre o fim da escala 6X1 na Câmara aprovou um plano de trabalho que estabelece a votação da medida até o dia 27 de maio no plenário da Casa. A proposta é classificada como prioritária para o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e para Motta.



**Empresários ouviram de Motta que não dá mais para segurar o fim da escala 6X1 e que a PEC será pautada antes das eleições Foto: Kayo Magalhaes/Câmara dos Deputados**

Uma comitiva de empresários de São Paulo liderada pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (Fecomércio-SP) viajou a Brasília para fazer uma espécie de “blitz” em gabinetes de deputados e tentar interromper a votação da proposta.

O grupo é contrário a uma redução imediata da jornada de trabalho sem redução de salários e aponta aumento de custo para os negócios e risco de demissões. No mesmo dia, centrais sindicais também foram à Câmara para abordar parlamentares e defender a aprovação da PEC.

Os empresários foram recebidos pelo presidente da Câmara em uma reunião fechada no fim da tarde de terça-feira, no gabinete de Motta. O grupo argumentou que não era contra a redução da jornada de trabalho, mas disse que o tema não deveria ser discutido por meio de uma PEC nem ser pautado em período eleitoral.

“Se perguntar para qualquer um se quer trabalhar menos e ganhar a mesma coisa, todo mundo falaria que sim. A questão é fazer tudo com responsabilidade e com calma”, afirmou a assessora jurídica da Fecomércio-SP, Sarina Manata, ao Estadão. “A redução imediata da jornada de trabalho sem qualquer previsibilidade para o empregador causaria grande impacto econômico, especialmente nas pequenas empresas, que teriam menos condições de absorver isso.”

Motta garantiu que o setor empresarial será ouvido no debate, mas ponderou que a PEC será pautada e não dá mais para segurar a proposta, que tramita desde 2019 na Câmara. Diante da resposta, os empresários começaram a preparar emendas para que deputados apresentem na PEC e tentem reduzir os impactos econômicos da medida.

O grupo empresarial vai defender três alterações diretas no texto e uma quarta proposta (por meio de um projeto de lei complementar) de aumentar o teto do Simples Nacional, o que faria com que mais empresas se encaixassem no regime especial que concede benefícios tributários e diminui o valor de impostos pagos à União.

O setor defende a ampliação do limite de faturamento anual de todas as faixas do Simples: o microempreendedor individual (MEI) de R\$ 81 mil para R\$ 145 mil, a microempresa (ME) de R\$ 360 mil para R\$ 870 mil e empresa de pequeno porte (EPP) de R\$ 4,8 milhões para R\$ 8,695 milhões.

A Câmara avançou com um projeto para aumentar o teto do MEI, mas ainda discute a mudança das outras faixas do Simples. “A micro e a pequena empresa estão pagando mais tributos por conta da defasagem do Simples, então a alteração seria um mecanismo de compensação para as empresas que serão oneradas com o fim da escala 6X1”, afirmou a assessora da Fecomércio-SP.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 06/05/2026**

## A CRISE GLOBAL DO PETRÓLEO ESTÁ BENEFICIANDO UM SETOR: O DE ENERGIAS RENOVÁVEIS

Fontes como a eólica e a solar agora podem fornecer energia contínua, de acordo com um novo relatório; e, muitas vezes, são mais econômicas em comparação com os combustíveis fósseis

**Por Chico Harlan (The Washington Post)**

Com a principal rota de abastecimento de combustíveis fósseis do mundo praticamente paralisada, muitos defensores da energia eólica e solar afirmam que a transição para energias renováveis está prestes a ganhar um ritmo muito mais acelerado.

O chefe do clima das Nações Unidas, Simon Stiell, descreveu recentemente uma “imensa ironia” na qual líderes que “lutaram para manter o mundo dependente de combustíveis fósseis estão, inadvertidamente, impulsionando o crescimento global das energias renováveis”.

Ele não mencionou o presidente Donald Trump, mas os Estados Unidos estão promovendo agressivamente o petróleo e o gás natural, e seu ataque ao Irã levou ao fechamento efetivo do Estreito de Ormuz, rota que movimenta cerca de um quinto do comércio global de petróleo.

Levará tempo para ver como a previsão de Stiell se concretizará plenamente. Mas um relatório divulgado na quarta-feira destaca um dos motivos para esse otimismo: em um momento em que o fornecimento de petróleo e gás está diminuindo, o custo da energia eólica e solar continua caindo. E, quando combinadas com sistemas de baterias para armazenamento, as energias renováveis podem, muitas vezes, fornecer eletricidade de forma estável a um custo menor do que os combustíveis fósseis, mesmo quando não há sol ou vento.

Isso ocorre em um momento em que as exportações chinesas de painéis solares bateram recorde em março, dobrando o nível do mês anterior, com países como Nigéria, Índia e Austrália importando mais do que nunca. Analistas alertam que parte desse aumento pode ter sido resultado de compras emergenciais antes de uma mudança na política chinesa que, na prática, elevará os preços a partir de abril.

Mas existem outras evidências de uma possível mudança, como o aumento nas vendas de veículos elétricos na Europa e na Ásia, bem como o crescimento nas vendas de bombas de calor na Europa.

O relatório divulgado pela Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA), uma organização intergovernamental sediada em Abu Dhabi, mostra como uma fragilidade tradicional da energia solar e eólica, a intermitência, está diminuindo em meio aos avanços tecnológicos e à redução do preço das baterias. A capacidade de manter um fluxo de energia previsível é particularmente crucial para projetos como data centers, que exigem um fornecimento constante.

“As energias renováveis estão entrando em um novo território”, disse Francesco La Camera, diretor-geral da agência de energias renováveis, que promove energia limpa em todo o mundo. “Nesse caso, o armazenamento fará com que as energias renováveis se tornem dominantes no sistema energético. Não há dúvida.”

Isso não significa que a energia renovável seja a solução para todos os problemas de um mundo que enfrenta um choque energético. Grandes projetos eólicos ou solares, mesmo no melhor cenário, levam vários anos para entrar em operação. Algumas indústrias cruciais, como a aviação e a de cimento, não têm uma alternativa pronta aos combustíveis fósseis. E muitos países não têm recursos para realizar uma “mudança radical em seu sistema elétrico”, afirmou Nat Bullard, analista de energia em Singapura e cofundador da Halcyon, uma empresa de dados energéticos.

Ainda assim, Bullard afirmou que o sinal a longo prazo é bastante claro. “Faça tudo o que puder para reduzir sua dependência do petróleo importado.”

O relatório da agência de energias renováveis afirmou que os custos de armazenamento em baterias caíram 93% desde 2010, abrindo caminho para projetos em partes do mundo com abundância de sol ou ventos fortes. A China tem os custos de energia solar mais baixos do mundo, com alguns projetos fornecendo eletricidade pela metade do preço do gás. Mesmo em um país com combustíveis fósseis abundantes e baratos, como a Arábia Saudita, a energia solar pode fornecer eletricidade quase contínua a um custo cada vez mais competitivo com o dos combustíveis fósseis, segundo o relatório.



**Unidades de baterias para uma usina solar em Antofagasta, Chile, no ano passado; baterias mais baratas e melhores estão tornando a energia renovável mais viável Foto: Ruth Fremson/The New York Times**

Nos Estados Unidos, os custos da energia eólica e solar caíram nos últimos cinco anos, mas continuam mais altos do que em muitos outros países. La Camera afirmou que isso se deve a problemas estruturais na rede elétrica, bem como às tarifas impostas pelo presidente Trump e à lentidão na obtenção de licenças.

“O que está em jogo para os Estados Unidos é se eles querem ou não permanecer competitivos?”, disse La Camera. “Porque se os outros produtores tiverem um custo menor que o dos EUA, a economia americana será prejudicada.”

Taylor Rogers, porta-voz da Casa Branca, afirmou em comunicado que “os americanos votaram esmagadoramente no presidente Trump para que ele liberasse fontes de energia confiáveis, acessíveis e seguras, porque a pressão dos democratas pela chamada energia verde ameaçava a segurança nacional dos Estados Unidos e elevava os preços”.

“A realidade é que os países que fizeram a transição para energias renováveis ficam totalmente dependentes de outros países para obter petróleo e gás quando sua energia verde, intermitente, cara e pouco confiável, inevitavelmente falha”, disse Rogers.

Em janeiro, o governo Trump anunciou que estava se retirando da Agência Internacional de Energia Renovável.

Dave Jones, cofundador da organização de pesquisa energética Ember, afirmou que os sistemas de baterias e armazenamento de energia se transformaram tão rapidamente que “todos estão tentando acompanhar o quanto isso mudou fundamentalmente”. Nos últimos anos, engenheiros implementaram mudanças para reduzir significativamente o risco de incêndio e prolongar a vida útil da tecnologia. E tudo isso acontece em um momento de aumento nos preços do petróleo e do gás natural liquefeito.

“Portanto, a viabilidade econômica das tecnologias limpas em comparação com os combustíveis fósseis recebeu um enorme impulso”, disse Jones.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 06/05/2026**

## **STF COMEÇA A JULGAR NESTA QUARTA MODELO DE DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DE PETRÓLEO**

RJ, SP e ES alegam que retomar validade de lei de 2012 provocaria prejuízos bilionários; demais Estados argumentam que modelo atual gera distorção histórica

**Por Lavínia Kaucz (Broadcast) e Renan Monteiro (Broadcast)**

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) dá início nesta quarta-feira, 6, a um julgamento com impacto bilionário que pode alterar o atual modelo de distribuição de royalties de petróleo. Está em

jogo a lei que ampliou os repasses de royalties para entes não produtores, em 2012. A norma foi suspensa no ano seguinte por liminar da ministra Cármen Lúcia. O tema aguarda julgamento pelo plenário desde então.

Como a norma está suspensa, segue em vigor o modelo que concentra os royalties nos principais Estados produtores: Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo. Esses entes alegam que retomar a validade da lei provocaria prejuízos bilionários para as contas públicas estaduais.

Já os demais Estados defendem a lei e argumentam que o modelo atual gera uma distorção histórica, com quebra de isonomia entre os entes.



***Em 2025, produção de petróleo rendeu R\$ 62,2 bilhões em royalties, de acordo com a ANP Foto: Fabio Motta/Estadão***

Se a lei de 2012 entrar em vigor, o percentual de royalties distribuído para Estados e municípios produtores cairia de 61% para 26%. Já o do Fundo especial, destinado a todos os demais Estados e municípios não produtores, subirá de 8,75% para 54%. O percentual repassado à União, que hoje é de 30% do total de royalties, cairia para 20%.

Em 2025, a produção de petróleo rendeu R\$ 62,2 bilhões em royalties, de acordo com dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). De janeiro a dezembro, a União recebeu R\$ 24,5 bilhões; os Estados, R\$ 16,6 bilhões; e os municípios, R\$ 21,1 bilhões.

O valor repassado aos Estados e municípios não produtores, por meio do Fundo Especial, foi de R\$ 5,2 bilhões no mesmo período. O valor tem origem na parcela destinada à União.

As ações pautadas para esta quarta-feira foram movidas pelo Rio de Janeiro e pelo Espírito Santo. O julgamento começa com as sustentações orais das partes e dezenas de entidades interessadas. Os votos, portanto, devem ser proferidos apenas na quinta-feira, 7.

### **Impacto econômico**

Entidades empresariais do Rio de Janeiro argumentam que a redistribuição dos royalties prevista na lei pode causar ao Estado “uma das perdas econômicas mais severas de sua história, com um impacto anual estimado em R\$ 8 bilhões para o Tesouro estadual e R\$ 13 bilhões para os municípios fluminenses”.

A nota foi assinada pela Firjan, Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio de Janeiro (Fecomércio RJ) em abril.

“E há um agravante: desde a Constituição de 1988 o Rio de Janeiro já sofre uma distorção estrutural ao não arrecadar o ICMS na origem sobre combustíveis, mesmo sendo o maior produtor nacional. Ou seja, o Estado já contribui, há décadas, de forma desproporcional para o equilíbrio federativo”, diz o manifesto.

### **Concentração em poucos entes**

“Se o petróleo e o gás natural pertencem à União, sua exploração econômica não pode ser convertida em privilégio territorial de poucos entes”, diz manifestação ao STF assinada por 19 Estados não produtores e pela Confederação Nacional de Municípios (CNM).



De acordo com estudo realizado pela CNM, os dez municípios com maior receita de royalties concentraram 48,6% do total destinado à esfera municipal em 2025. Maricá (RJ), por exemplo, recebeu aproximadamente R\$ 4,061 bilhões, equivalentes a 14,3% do total reservado aos municípios.

Até o momento, 20 Estados e a CNM assinaram uma proposta que prevê a validação da Lei 12.734/2012 a partir de 1º de maio de 2026, sem cobranças retroativas dos royalties repassados aos entes produtores a partir da suspensão da lei. Trata-se, portanto, de solução intermediária: encerra o ciclo de perdas dos entes não confrontantes, mas evita choque fiscal abrupto nos entes confrontantes.

### **Porcentuais de acordo com atividade**

A lei 12.734/2012 buscou determinar uma divisão porcentual para a distribuição dos royalties devidos em função da produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos. Foi fixado, com precisão, porcentuais para diferentes categorias de produção.

Para atividade em terra, rios, lagos, ilhas lacustres ou fluviais, ficaria estipulado 20% para os Estados produtores, 10% para os municípios produtores e 5% para os municípios afetados por operações de embarque e desembarque desses insumos. Dois fundos especiais, estadual e municipal, ficariam com 25% cada um. O restante, 15%, seria da União, a ser destinado ao Fundo Social.

Já na produção em plataforma continental, no mar territorial ou na zona econômica exclusiva (em alto-mar) seriam 22% para os chamados Estados confrontantes, 5% para os municípios confrontantes, 2% para os municípios afetados por operações de embarque e desembarque dos insumos. Novamente, dois fundos especiais, para Estados e municípios, receberiam 24,5% cada um. O restante, 22%, iria para a União.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 06/05/2026*

### **FIM DE ESCALA 6X1 PODE PIORAR ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA, DIZ PRESIDENTE DE ASSOCIAÇÃO DE SUPERMERCADOS**

Para Erlon Ortega, da Apas, discurso sobre redução de jornada está ultrapassado; o que é preciso é definir formatos mais flexíveis de trabalho, como o modelo por hora

**Por Júlia Pestana (Broadcast)**

O fim da escala 6x1, sem mudanças no modelo de contratação, pode piorar a escassez de mão de obra e pressionar a operação das empresas, afirma o presidente da Associação Paulista de Supermercados (APAS), Erlon Ortega. Ele diz que o setor supermercadista já opera com dificuldade para preencher vagas.

Hoje, afirma o executivo, o segmento emprega cerca de 700 mil pessoas no Estado de São Paulo, mas tem aproximadamente 35 mil vagas abertas, principalmente em funções operacionais, como reposição, caixa e açougue. Para Ortega, esse descompasso já reflete uma mudança estrutural no mercado de trabalho, que tende a se intensificar com a redução da jornada sem mecanismos de adaptação.

“As empresas não estão conseguindo nem completar o quadro atual. Se houver redução da jornada, a necessidade de contratação aumenta, mas a pergunta é: contratar quem?”, afirmou em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast.

Na avaliação do executivo, o debate tem se limitado à redução da carga horária, de 44 para 40 horas, sem considerar a organização do trabalho. Segundo ele, a rigidez do modelo atual tem perdido aderência diante de um perfil mais diverso de trabalhadores.

“Essa discussão de 6x1, 5x2, às vezes está ultrapassada. A gente está olhando para o número de horas, mas não está discutindo o formato”, disse.

Ortega cita a composição da força de trabalho como exemplo. Cerca de 25% dos funcionários têm até 25 anos, grupo que tende a buscar jornadas mais flexíveis, muitas vezes conciliadas com estudo ou outras atividades. Ao mesmo tempo, cresce a participação de profissionais mais velhos retornando ao mercado: trabalhadores com 50 anos ou mais já representam mais de 10% do total no Estado, segundo dados da APAS.

Para o executivo, essa mudança ajuda a explicar parte da dificuldade de contratação e reforça a necessidade de modelos mais flexíveis. “Tem gente que não quer mais uma jornada rígida. Se o modelo não permite isso, essa pessoa vai buscar alternativas fora”, afirmou.

Nesse contexto, Ortega defende formatos mais flexíveis, como o modelo por hora, conhecido no setor como “horista”, além de uma adaptação mais ampla da jornada à realidade dos trabalhadores.

“Muita gente está na informalidade justamente pela flexibilidade. Se a gente consegue oferecer isso dentro de um modelo formal, com proteção, existe espaço para trazer esse trabalhador de volta”, disse.



**Erlon Ortega, presidente da Associação Paulista de Supermercados (Apas) Foto: Edu Leporo/ Divulgação**

Parte do setor já testa ajustes na jornada. Segundo Ortega, mais de 300 lojas no Estado vêm adotando modelos de 5x2, mantendo as 44 horas semanais, com jornadas diárias mais longas. A experiência tem permitido ampliar os dias de descanso sem perda de produtividade, ainda que com ajustes operacionais.

Apesar disso, a redução da carga horária, sem mudanças estruturais, tende a elevar custos em um setor intensivo em mão de obra. “Tem coisa que é matemática. Se você reduz a jornada sem ajustar o modelo, você aumenta a necessidade de contratação e eleva o custo”, afirmou.

O debate sobre o fim da escala 6x1 ganhou força nas últimas semanas, com pressão de centrais sindicais e parlamentares, mas segue sem avanço e sem previsão de votação no Congresso. As mobilizações do Dia do Trabalhador tiveram baixa adesão em São Paulo, indicando alcance ainda limitado da pauta.

O tema está em discussão no Congresso, com propostas que vão da redução da jornada à criação de novos formatos de contratação. Entre elas, a PEC 40/2025 é acompanhada pelo setor como alternativa para viabilizar mudanças sem impacto relevante sobre a operação.

Para Ortega, a forma como o debate vem sendo conduzido ainda não contempla os principais desafios do setor. “Precisamos discutir como o trabalho vai funcionar, não só quantas horas ele vai ter”, afirmou.

O cientista político, autor de *Brasil no Espelho*, livro que traz um raio-X profundo do brasileiro a partir de 10 mil entrevistas, lançado no fim do ano passado, Felipe Nunes, Quaest, afirma que o mercado de trabalho tem enfrentado uma série de mudanças estruturais. Segundo ele, quando o governo propõe regulação, jornada de trabalho e carteira assinada como conquistas, está falando para um eleitor que cada vez mais existe em menor proporção — e deixando de falar com uma multidão. /Colaborou Cristiane Barbieri

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 06/05/2026**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ESTADOS E AGU DEFENDEM JUNTO AO STF MANTER DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DO PETRÓLEO AOS ENTES PRODUTORES

A Corte iniciou hoje o julgamento que irá decidir se uma lei de 2012, que estabeleceu mudanças nos percentuais das taxas governamentais destinadas aos entes federativos, é constitucional

**Por Giulia Colombo e Guilherme Pimenta, Valor — Brasília**



**Plataforma de petróleo — Foto: Agência Petrobras**

Os Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e São Paulo, além da Advocacia-Geral da União (AGU) defenderam nesta quarta-feira (6) a manutenção da regra sobre a distribuição dos royalties e de participações especiais (PE) da produção de petróleo e gás natural.

Em sustentação oral no Supremo Tribunal Federal (STF), representantes dos Estados e da

AGU argumentaram que o atual modelo de distribuição de recursos representa uma compensação aos Estados e municípios produtores pela exploração da atividade. Segundo as partes, há um ônus causado pelos impactos ambientais e socioeconômicos.

A Corte iniciou hoje o julgamento que irá decidir se uma lei de 2012, que estabeleceu mudanças nos percentuais das taxas governamentais destinadas aos entes federativos, é constitucional ou não. A norma aumentou os repasses destinados a Estados não produtores de petróleo e reduziu os ganhos dos produtores. A regra, no entanto, não chegou a entrar em vigor, porque em 2013 a ministra Cármen Lúcia, relatora das ações, suspendeu a previsão em decisão liminar.

Até o momento, houve a leitura do relatório e as sustentações orais das partes. O julgamento segue com as manifestações dos amici curiae (partes interessadas no tema). A votação dos ministros, no entanto, ficará para a quinta-feira (7), começando pelo voto da relatora.

No julgamento, o Estado do Rio de Janeiro argumentou que a norma questionada "desconfigurou a compensação arrecadatária dos Estados e municípios produtores", uma vez que o modelo atual serve para mitigar os efeitos da exploração da atividade petrolífera.

Segundo o procurador do Estado, Gustavo Binenbojm, a lei representaria uma "perda para poucos" e "nenhuma solução para muitos", uma vez que prejudicaria os entes produtores, sem resolver os problemas dos não-produtores.

No mesmo sentido, o Espírito Santo defendeu a manutenção do entendimento atual do Supremo, que considera que os royalties devem compensar os impactos da atividade aos Estados produtores e não o modelo de redistribuição.

"Supremo tem precedentes para resolver o problema. E os precedentes indicam que os royalties servem para compensar os impactos da operação, e por isso pertencem às federações impactadas. Esse precedente precisa ser mantido", afirmou Claudio Penedo Madureira, procurador do Estado do Espírito Santo.

Já o Estado de São Paulo argumentou que validar a norma poderia gerar um impacto anual estimado em R\$ 2,5 bilhões ao Estado e municípios de São Paulo, montante que é usado para investimentos em infraestrutura para a exploração de petróleo e gás, além de outros setores, como educação.

Segundo a procuradora do Estado, Inês Coimbra, “eventual validação da norma lançaria a federação a um quadro de incerteza maior, sem critérios legítimos para a distribuição das receitas, justamente em matéria que exige máxima previsibilidade”.

Por fim, a advogada da União Andrea Dantas também defendeu a manutenção do modelo atual, em defesa da segurança jurídica. Ela defendeu ainda que, caso a validade da norma seja reconhecida, que pelo menos sejam aplicadas apenas aos contratos firmados após a vigência da nova lei, além de solicitar uma modulação dos efeitos da decisão.

A Lei dos Royalties de 2012 aumentou os repasses destinados a Estados não produtores de petróleo e reduziu os ganhos dos produtores. Como foi suspensa por liminar do STF, permanece válida a regra anterior, que estabelece que os recursos devem ser distribuídos aos entes federativos produtores ou com instalações ligadas à atividade (bases, portos e dutos).

O cálculo dos royalties é mensal, enquanto as participações especiais são uma compensação financeira extraordinária e trimestral. Amazonas, Espírito Santo, Maranhão, Rio de Janeiro e São Paulo, além de 29 municípios, recebem os recursos.

Hoje, Estados e municípios produtores recebem 30%. Outros 10% ficam com cidades com instalações de embarque e desembarque, enquanto o comando da Marinha recebe 20% e o Fundo Especial de Estados e Municípios fica com 10%.

A lei que será analisada pelo Supremo prevê que os Estados produtores recebam 20% dos royalties, enquanto os municípios produtores têm direito a 17%. Outros 3% vão para municípios afetados por operações de embarque e desembarque. O restante vai para fundos especiais de Estados, municípios e União. Pelas regras, a maior fatia desses fundos ficaria com cidades e Estados sem produção.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 06/05/2026**

## FRANÇA MANDA PORTA-AVIÕES PARA FUTURA MISSÃO EM ORMUZ

O Reino Unido e a França lideram esforços para uma missão de paz no estreito após o fim do conflito com o Irã

**Por John Irish, Em Reuters — Paris**



**O porta-aviões Charles de Gaulle partindo da Ilha de Creta em 7 de abril — Foto: REUTERS/Stefanos Rapanis**

O grupo de porta-aviões francês Charles de Gaulle está se deslocando para o Mar Vermelho e o Golfo de Áden como parte dos esforços da França e do Reino Unido para preparar uma futura missão destinada a garantir a liberdade de navegação no Estreito de Ormuz, informou o Exército francês nesta quarta-feira.

O Ministério das Forças Armadas da França afirmou em comunicado que o grupo de porta-aviões, que inclui o navios de suprimento e de guerra, atravessou o Canal de Suez hoje, a caminho do sul do Mar Vermelho.

Esse grupo de ataque de porta-aviões francês foi mobilizado para o Mediterrâneo Oriental logo após os Estados Unidos e Israel lançarem ataques aéreos contra o Irã, e pode permanecer no mar por um período de quatro a cinco meses.

O Reino Unido e a França lideram esforços para uma missão de paz em Ormuz após o fim do conflito com o Irã, que teria como objetivo garantir a liberdade de navegação pelo estreito, uma via marítima vital por onde passam 20% do petróleo e gás mundiais.

06/05/2026 09:48:48

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 06/05/2026

## REDISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DESRESPEITA A CONSTITUIÇÃO

A lei em questão reduz a parcela da União e a dos Estados e municípios produtores de petróleo e gás natural nos royalties e aumenta um fundo especial, destinado à divisão entre não produtores

**Por Editorial**



— Foto: Getty Images

O Supremo Tribunal Federal julga hoje uma liminar dada há 15 anos pela ministra Cármen Lúcia suspendendo a lei 12.734, de 2012, que determinava nova repartição dos recursos de royalties e participações especiais entre Estados e municípios produtores de petróleo e gás natural, entes federados não produtores e a União. Em disputa está a divisão de R\$ 81 bilhões (2025). A presidente Dilma Rousseff vetou a nova partilha em 2012 e o Congresso derrubou os vetos. Coube então ao procurador estadual do Rio de Janeiro, Luís Roberto

Barroso, depois ministro do Supremo e hoje aposentado, o recurso ao STF alegando a inconstitucionalidade da lei.

A lei em questão reduz a parcela da União nos royalties de 30% para 20%, a dos Estados e municípios produtores, de 61% para 26%, e aumenta um fundo especial, destinado à divisão entre não produtores, de 8,75% para 54%. Na participação especial, a fatia dos entes federados produtores cairia a menos da metade (de 50% a 24%), e a dos não produtores iria de zero a 30%. Em ambos os casos, a distribuição daria maior fatia a quem não produz petróleo ou gás.

Uma reviravolta desse porte afetará três Estados que concentram hoje o recebimento dos recursos: Espírito Santo, São Paulo e Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro, cuja participação nos royalties no ano passado foi de 85,5% do total, e de 88,35% na participação especial, sofreria uma drenagem de recursos irrecuperável, com o agravante de encontrar-se em péssima situação financeira desde pelo menos a recessão de 2015, ano em que ficou sem verbas até para pagar os servidores públicos.

Os Estados produtores defendem o que estabelece o parágrafo primeiro do artigo 20 da Constituição, que lhes assegura “compensação financeira” pela exploração de petróleo ou gás natural em seu território, plataforma continental ou mar territorial. A compensação valeria também para exploração de recursos hídricos para produção de energia elétrica e outros recursos minerais. Como acontece em petróleo e gás, não há distribuição de royalties nesses dois outros casos a outros Estados.

A compensação financeira serve para ressarcir os custos de degradação do ambiente por acidentes na extração e transporte da produção, custear infraestrutura que é pressionada pela migração de pessoas em busca de trabalho, atraídas pela riqueza trazida pelo petróleo, e o conseqüente aumento dos gastos com saúde, habitação, educação e assistência social. A cidade fluminense de Macaé, por exemplo, viu quase dobrar sua população, para 246,4 mil habitantes, entre 2000 e 2022.

Representantes políticos e empresariais do Rio argumentam que os Estados não produtores se beneficiam dos recursos da produção de petróleo do Estado por meio do ICMS, que, nesse caso, é cobrado no destino e não na origem. Segundo Luiz Caetano, presidente da Federação das Indústrias

do Rio de Janeiro (Firjan), os Estados não produtores receberam R\$ 64 bilhões por meio desse imposto no ano passado. A nova repartição prevista pela lei, se for considerada constitucional, será um tiro certo na arrecadação do Estado — 25% da receita corrente líquida advém da exploração de petróleo e gás. O baque seria de 9% dessa receita, com redução de cerca de R\$ 8 bilhões para o Estado e R\$ 13 bilhões para os municípios.

A situação financeira do Estado do Rio é ruim, e não é este o ponto que deve ser levado em conta na votação, e sim o desrespeito à Constituição. Mas é agravante o fato de que o Rio terá que arcar com um baque indevido enquanto está no Regime de Recuperação Fiscal e deve R\$ 225 bilhões, sendo R\$ 193 bilhões diretamente à União. A gestão das finanças públicas fluminenses nos últimos governos foi péssima, sem que conseguissem obter superávits primários mínimos para amortizar os débitos. Cinco dos governadores dos últimos 30 anos foram presos. Wilson Witzel sofreu impeachment e seu vice, Claudio Castro, assumiu e renunciou antes do fim do mandato. O déficit primário projetado para este ano é de R\$ 19 bilhões, e o de 2027 é só um pouco menor, estimado em R\$ 13 bilhões. As contas, que já estão no vermelho com a abundante receita de royalties e participações especiais do petróleo, ficarão ainda piores, colocando o Estado diante da insolvência.

A abundância de recursos advindos do petróleo e gás também tornou os municípios deles dependentes, sem que com isso os indicadores sociais e desenvolvimento da maioria apresentassem melhoria significativa. Mas essa é uma outra discussão, que não invalida ter de haver o respeito constitucional na distribuição dos recursos. O súbito desaparecimento dos recursos dos royalties e participações causará uma crise social na maioria dos municípios produtores. Em um Estado às voltas com uma avançada infiltração do crime organizado nas instituições do Estado, a nova repartição em julgamento no STF é a pior coisa que pode acontecer ao Rio. O Supremo deveria rejeitá-la.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 06/05/2026**

## **BRASKEM TEM QUEDA DE 3% NOS VOLUMES DE RESINAS VENDIDAS NO BRASIL NO 1º TRIMESTRE**

A queda no volume doméstico de vendas é explicada pelo menor volume de polipropileno (PP) em função do maior volume importado no mercado brasileiro, compensado parcialmente pela alta nas vendas do policloreto de vinila (PVC)

**Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo**



**Em suas operações nos Estados Unidos e Europa, a Braskem vendeu 496 mil toneladas de produtos, mantendo estabilidade operacional. Já na Braskem Idesa, no México, as vendas caíram 25%, a 140 mil toneladas, impactada por menor taxa de utilização — Foto: Edilson Dantas/O Globo**

O volume de venda de resinas da Braskem no mercado brasileiro somou 782 mil toneladas no primeiro trimestre, uma queda de 3% na comparação anual, segundo relatório de produção e vendas divulgado pela petroquímica.

“No primeiro trimestre, o cenário macroeconômico foi marcado pelo crescimento global moderado e avanço gradual do processo de desinflação”, afirma a companhia, destacando que o conflito no Oriente Médio elevou a volatilidade no mercado.

“Vale destacar que os efeitos do conflito no Oriente Médio não impactaram, materialmente, o resultado da companhia no primeiro trimestre”, diz a Braskem, no comunicado.

A queda no volume doméstico de vendas é explicada pelo menor volume de polipropileno (PP) em função do maior volume importado no mercado brasileiro, compensado parcialmente pela alta nas vendas do policloreto de vinila (PVC).

As exportações de resinas caíram 9% em um ano, a 182 mil toneladas, em função do menor volume de exportações de polietileno (PE) pela menor disponibilidade de produto para venda.

As vendas dos principais químicos da Braskem no Brasil tiveram queda de 2% entre janeiro e março, para 622 mil toneladas, enquanto as exportações recuaram 39%, a 39 mil toneladas.

Neste segmento de químicos, a explicação da Braskem é que o desempenho foi impactado pelo menor volume de vendas de paraxileno, em função da menor disponibilidade de produto para venda, e eteno e cumeno, em função de menor demanda de clientes.

A taxa de utilização das usinas da Braskem caiu 6 pontos percentuais, a 69%, por parada programada de manutenção na central petroquímica da Bahia e pelo menor fornecimento de matéria-prima para a central petroquímica de São Paulo.

Em suas operações nos Estados Unidos e Europa, a Braskem vendeu 496 mil toneladas de produtos, mantendo estabilidade operacional. Já na Braskem Idesa, no México, as vendas caíram 25%, a 140 mil toneladas, impactada por menor taxa de utilização.

A companhia também viu uma redução generalizada nos spreads dos produtos petroquímicos durante o primeiro trimestre na comparação anual, mas houve recuperação sobre o quarto trimestre por conta das tensões no Oriente Médio.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 06/05/2026*

## FOLHA DE S.PAULO

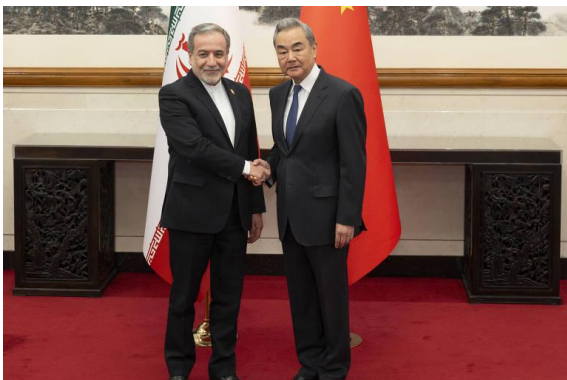
### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### CHINA FAZ APELO PARA ESTREITO DE HORMUZ SER REABERTO O 'MAIS RÁPIDO POSSÍVEL'

- Chanceler chinês diz que é inaceitável a retomada do conflito entre EUA e Irã após países se ameaçarem
- Tráfego em Hormuz está bloqueado desde 28 de fevereiro, quando começou a guerra

**Pequim | AFP** - O ministro de Relações Exteriores da China, Wang Yi, pediu nesta quarta-feira (6) uma interrupção "completa" das hostilidades no Oriente Médio e fez um apelo aos governos do Irã e dos EUA pela reabertura do estreito de Hormuz "o mais rápido possível".

O apelo aconteceu após uma reunião em Pequim com o ministro iraniano das Relações Exteriores, Abbas Araghchi. Nesta quarta, pessoas ligadas ao Paquistão, que media as negociações, informou que um acordo está próximo entre EUA e Irã.



**Ministros de Relações Exteriores do Irã, Seyyed Abbas Araghchi, e da China, Wang Yi, se cumprimentam após reunião em Pequim - Cai Yang/Xinhua**

"A China considera que é necessário alcançar, sem demora, um cessar completo dos combates, que é ainda mais inaceitável retomar as hostilidades, e que é essencial continuar negociando", declarou Wang Yi, de acordo com comunicado publicado por seu ministério.

**“A China espera que as partes respondam o mais rápido possível ao apelo urgente da comunidade internacional para uma retomada normal e segura do tráfego marítimo pelo estreito de Hormuz”**

**Wang Yi - ministro de Relações Exteriores da China**

Pequim foi diretamente afetada pelo bloqueio de Hormuz. Mais da metade de suas importações marítimas de petróleo bruto procede do Oriente Médio e passa pelo estreito, segundo a consultoria Kpler.

Em represália à campanha de Israel e dos Estados Unidos contra o país, o Irã praticamente bloqueou Hormuz. Mas a obstrução é dupla, porque desde meados de abril as forças americanas aplicam um bloqueio naval aos portos iranianos, uma medida que deve prosseguir, segundo afirmou o presidente dos EUA, Donald Trump, nessa terça-feira (5).

### A relevância do Estreito de Hormuz

- Plantas de regaseificação de gás natural
- Terminais de petróleo
- Plantas de liquefação de gás natural
- Oleodutos
- Oleodutos



O chanceler chinês também mencionou a divergência sobre o programa nuclear iraniano, que, segundo Israel e Estados Unidos, teria a ambição de desenvolver a bomba atômica, o que a república islâmica nega.

"A China celebra o compromisso do Irã de não desenvolver armas nucleares e considera que o Irã tem o direito legítimo de utilizar pacificamente a energia nuclear", ou seja, para fins civis, acrescentou Wang.

Pequim atua discretamente para tentar solucionar a crise desencadeada no Oriente Médio com a ofensiva israelense-americana contra o Irã, iniciada em 28 de fevereiro.

A diplomacia chinesa influenciou o frágil cessar-fogo em vigor entre Washington e Teerã desde 8 de abril.

"[A China] desempenhará um papel mais importante na restauração da paz e da calma no Oriente Médio", prometeu o chanceler.

**Fonte: Folha de São Paulo - SP**  
**Data: 06/05/2026**

## GOVERNO ASSUME RISCO DE CALOTE EM EMPRÉSTIMO DE R\$ 1 BI A COMPANHIAS AÉREAS

- União vai bancar repasse direto a empresas em meio à alta de custos do combustível de aviação
- Medida prevê crédito sem exigência de garantias devido a alto endividamento de Azul, Gol e Latam

**Por André Borges**

**Brasília** - O governo Lula (PT) decidiu assumir, por sua conta e risco, um empréstimo de até R\$ 1 bilhão para companhias aéreas, como forma de amenizar os reflexos da alta do querosene de aviação causada pela guerra no Oriente Médio. O combustível responde por mais de 30% das despesas operacionais dessas empresas e tem impacto imediato no preço das passagens aéreas.

Conforme informações obtidas pela Folha, uma resolução que será publicada pelo governo prevê a oferta de uma linha de crédito emergencial na qual a União responde sozinha pelos riscos de eventual calote, caso essas empresas não consigam pagar o empréstimo, um tipo incomum de financiamento, principalmente se comparado ao que é feito regularmente pelo mercado financeiro.



**Preço de passagem aérea registrou alta de 17,8% em março, em comparação com o mesmo mês de 2025 - Eduardo Anizelli - 30.set.25/Folhapress**

A medida tem alvo certo: Azul, Gol e Latam. As três companhias aéreas que dominam 99% dos voos no país vivem, cada qual a seu modo, uma fase financeira conturbada, conforme apontam relatos do próprio governo usados para justificar o repasse sem exigir qualquer garantia.

Azul, Gol e Latam disseram à Folha que se manifestariam por meio da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas). Por meio de nota, a Abear declarou que "suas associadas aguardam a publicação da resolução para avaliar a relevância e a viabilidade da nova linha de crédito".

A associação afirmou que "reconhece a importância e a prontidão do governo quanto a apresentação do conjunto de medidas para diminuir os impactos da alta de preço do QAV (querosene de aviação) no transporte aéreo e os impactos sobre a conectividade aérea do país".

O ministério da Fazenda e o Banco Central, também foram questionados, mas não se manifestaram.

Um dia depois da publicação desta reportagem, o MPor declarou, por meio de nota, que a proposta de crédito emergencial, "representa um esforço do governo federal para responder a um cenário de pressão significativa" sobre os custos operacionais das companhias aéreas.

"Trata-se, portanto, de um instrumento pontual, com capacidade limitada de enfrentamento de um problema estrutural", afirmou a pasta.

Ao defender a dispensa de exigência de garantias, o MPor disse que essa concessão "aproxima-se de medidas excepcionais adotadas em contextos de crise aguda, como as respostas emergenciais implementadas durante a enchente no Rio Grande do Sul e o Programa Emergencial de Acesso a Crédito (PEAC), durante a pandemia de Covid-19".

"Essas referências reforçam o caráter extraordinário da iniciativa, que busca preservar a continuidade de serviços essenciais, em momentos de maior fragilidade do setor", declarou.

O QAV teve aumento abrupto nos últimos dois meses, com cerca de 10% em março e mais 54,8% em abril. No dia 1º de maio, a Petrobras anunciou um novo aumento de 18% às distribuidoras, devido ao "contexto excepcional causado por questões geopolíticas".

Ao todo, o combustível acumula alta de mais de 80% neste período. Nas contas do MPor (Ministério de Portos e Aeroportos), esse impacto já tinha elevado os gastos mensais das empresas em mais de R\$ 700 milhões até abril, sem considerar o reajuste mais recente da Petrobras.

O aumento no preço aos consumidores nas últimas semanas reflete esse custo. Passageiros pagaram, em média, R\$ 707,16 por bilhete aéreo para voos domésticos no Brasil em março, 17,8% a mais do que em março de 2025, segundo a Anac (Agência Nacional de Aviação). Em relação a fevereiro deste ano, mês em que a tarifa real média foi de R\$ 617,78, houve aumento de 14,5%.

A nova linha de crédito proposta pelo governo tem caráter emergencial e de curto prazo. Os recursos serão destinados exclusivamente para capital de giro, ou seja, para as empresas manterem as operações funcionando e pagar combustível, fornecedores e despesas diárias.

O prazo para pagamento será de até seis meses, com quitação em parcela única no final deste período. O limite de valor por empresa é de até 1,6% do faturamento bruto de 2025, com teto de R\$ 330 milhões.

Pela proposta, o Banco do Brasil vai atuar apenas como operador do crédito, sem precisar avaliar a viabilidade econômica das empresas. O modelo também dispensa a exigência de bens ou garantias financeiras por parte das empresas. O dinheiro sairá do Tesouro Nacional, ou seja, do contribuinte.



**Passageiros enfrentam filas e aguardam informações no Aeroporto de Congonhas após atrasos e cancelamentos de voos na manhã desta quinta-feira (9) Eduardo Knapp/Folhapress**

Em condições normais, instituições financeiras exigem ativos das empresas como garantia para reduzir o risco de inadimplência. No caso das companhias aéreas, porém, o próprio governo sinaliza que elas não teriam condições de oferecer essas garantias ao mercado, o que inviabilizaria o acesso ao crédito convencional.

"O cenário de fragilidade financeira do setor — marcado por elevada alavancagem, patrimônio líquido negativo em parte significativa das empresas, baixos níveis de liquidez imediata e crescente endividamento de curto prazo — justifica a adoção de instrumento com perfil de maior suporte público", justificou o MPor, conforme documento obtido pela Folha.

A pasta aponta endividamento de curto prazo da ordem de R\$ 6,1 bilhões em empréstimos e financiamentos de curto prazo ligados à Azul. No caso da Gol, enumera mais de R\$ 1,7 bilhão com essas dívidas. Já a Latam, segundo o MPor, teria cerca de R\$ 100 milhões em endividamento de curto prazo.

"A combinação entre elevada alavancagem, fragilidade patrimonial, baixa liquidez e aumento abrupto de custos operacionais reduz significativamente a capacidade das empresas de absorver choques exógenos", concluiu o ministério.

O governo já fez a redução temporária das alíquotas de PIS e Cofins sobre os combustíveis, o que deve gerar uma redução direta de cerca de R\$ 0,07 por litro do combustível. A avaliação interna, porém, é que seus efeitos são "limitados frente à magnitude do choque observado".

Foi anunciado, ainda, o adiamento, para dezembro, da quitação de tarifas de navegação aérea ao Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) referentes aos meses de abril a junho.



**O preço das passagens aéreas é determinado por vários fatores, como o preço do petróleo, a taxa de câmbio, as estratégias das empresas, a distância e a demanda Bruno Santos/Folhapress**

A resolução do empréstimo está em análise e depende da regulamentação do CMN (Conselho Monetário Nacional), que será responsável por definir as condições finais da linha de crédito.

A criação de uma linha de crédito específica para financiamento de capital de giro foi inserida na medida provisória 1.349, editada em 7 de abril.

O governo federal já havia estruturado um pacote de apoio ao setor aéreo por meio do Fnac (Fundo Nacional de Aviação Civil), com liberação prevista de cerca de R\$ 4 bilhões em créditos. Esse financiamento, porém, segue um modelo tradicional, em que os recursos são operados por instituições financeiras, com análise de risco e exigência de contrapartidas das empresas.

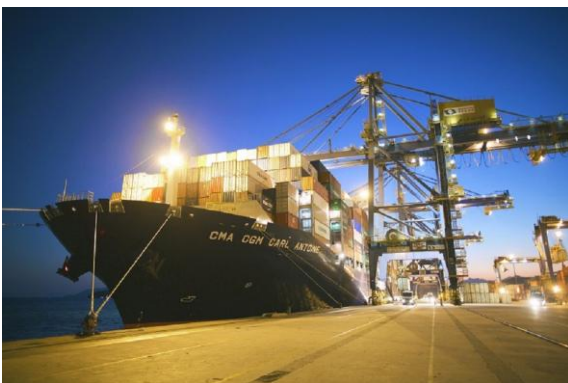
Fonte: Folha de São Paulo - SP  
Data: 06/05/2026

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### CMA CGM MUDA SERVIÇO SIRIUS, INCLUI ESCALA EM ITAJAÍ E SUSPENDE A DE ITAGUAÍ

Da Redação Navegação 06/05/2026 - 18:36



A CMA CGM anunciou, nesta quarta-feira (6), mudanças no seu serviço Sirius, que liga a América do Sul à África e à Europa, com a inclusão de uma parada no Porto de Itajaí, em Santa Catarina, e a suspensão das escalas em Itaguaí, no estado do Rio de Janeiro. Segundo a empresa de navegação, o último navio da rota a aportar no terminal fluminense será o Lisa Marie, na próxima quarta-feira (13), enquanto a primeira atracção em Itajaí será com o Santa Ines, no próximo dia 16 de junho.

Com a mudança, o trajeto passará a ser feito com paradas nos portos de Tânger, no Marrocos, Algeciras, em São Paulo, Itapoá e Itajaí, em Santa Catarina, e Paranaguá, no Paraná. No sentido contrário, as escalas serão em Santos, Tânger e Algeciras.

A CMA GCM informou que a alteração exigirá que seja feito reajuste no cronograma das viagens, impactando principalmente as escalas em Paranaguá e em Santos. No terminal paranaense, as atracções passarão de quartas-feiras para quintas-feiras, enquanto no porto paulista mudarão de sextas-feiras para sábados, mas, de acordo com a empresa, não haverá mudança nas datas das chegadas a Tânger.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 06/05/2026

### GUERRA NO ORIENTE MÉDIO AFETA TRANSPORTE DE SUPRIMENTOS E PRODUÇÃO AUTOMOTIVA, APONTA ESTUDO

Da Redação Navegação 06/05/2026 - 17:38



Estudo divulgado pela Xeneta, plataforma especializada em transporte e fretes marítimos, informa que as consequências da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã impactam diretamente o transporte, tanto marítimo como aéreo, de suprimentos para a indústria automotiva global. Segundo a análise, interrupções de rotas importantes, aumento dos custos logísticos e redução da disponibilidade de capacidade elevam os riscos operacionais e financeiros para o setor e comprometem a produção.

A avaliação é de que as cadeias de suprimentos automotivas, altamente sensíveis ao tempo, enfrentam cenário particularmente complexo. “O conflito no Oriente Médio é o lembrete mais recente de que, no setor automotivo, uma taxa de frete que parece competitiva no papel pode rapidamente se tornar muito cara quando se leva em consideração a confiabilidade, o roteamento e o risco de produção”, alerta o relatório da Xeneta.

O estudo revela que a interrupção na região paralisou as exportações, aumentou os custos e manteve a incerteza sobre rotas críticas, como o Canal de Suez. Além disso, explicou a Xeneta, a redução da capacidade aérea em centros considerados estratégicos pressiona as taxas de frete à vista em segmento visto como fundamental para remessas urgentes.

A avaliação é de que, para as empresas automotivas, isso tem impacto direto porque, quando o transporte aéreo de emergência é usado para proteger a produção, a capacidade reduzida e a falta de visibilidade em tempo real afetam diretamente o controle de custos e a continuidade do serviço.

Ainda de acordo com o relatório divulgado, a volatilidade do mercado se posiciona como principal fator de mudança na gestão logística do setor: 49% dos proprietários de cargas a identificam como fator determinante em suas decisões de contratação de serviços de transporte, enquanto 75% relatam interrupções moderadas ou significativas devido à instabilidade geopolítica nos últimos 12 meses.

Na indústria automotiva, os fluxos de entrada estão intimamente ligados à produção e qualquer atraso pode desencadear reação em cadeia. “Um atraso na entrega não apenas cria um inconveniente operacional. Ele pode gerar custos adicionais de transporte, desequilíbrios de estoque e prejudicar o relacionamento com fornecedores e clientes”, alerta a Xeneta.

As interrupções no Mar Vermelho prolongaram os tempos de trânsito e, em alguns casos, contribuíram para paralisações temporárias da produção, além de afetar o fornecimento de matérias-primas. Isso, segundo a análise, confirma como a volatilidade do transporte pode rapidamente se transformar em riscos para a produção.

Nesse contexto, o estudo constata que a abordagem tradicional baseada no menor custo perde relevância: “Uma tarifa baixa não representa economia se o equipamento for inadequado, o serviço for pouco confiável ou a rota apresentar riscos evitáveis”, enfatiza o relatório.

Além disso, a confiabilidade das companhias de navegação, fornecedores e operadores logísticos é agora o principal indicador de sucesso para 45% dos proprietários de carga, superando a economia de custos (38%). Mas as limitações estruturais persistem, e 42% das empresas automotivas citam os processos manuais como principal obstáculo à tomada de decisões ágeis, enquanto 40%, a falta de visibilidade em relação a preços, capacidade e desempenho.

Segundo a Xeneta, os efeitos já são visíveis: 43% das empresas automotivas aumentaram seus orçamentos de contingência, 44% relatam deterioração nas relações comerciais e mais de um terço

enfrenta falta de estoque, atrasos na produção e falhas na entrega. Além disso, 33% admitem ter pago acima do valor de mercado por serviços de transporte.

O impacto financeiro também é significativo. Quase 17% das empresas de transporte rodoviário relatam prejuízos entre 5 milhões e 20 milhões de dólares, com um custo médio anual de 3,1 milhões de dólares. Enquanto isso, 99% afirmam que a volatilidade aumentou os gastos com transporte e cadeia de suprimentos, com aumentos médios de 11%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
 Data: 06/05/2026

### ARTIGO - FICAR CALADO CUSTA CARO...

Por Leandro Barreto Opinião 06/05/2026 - 15:57



A competitividade do comércio exterior brasileiro depende, inevitavelmente, da eficiência de seus portos. Nesse cenário, além do já conhecido descompasso entre o ritmo acelerado de crescimento da demanda por movimentação portuária e a lentidão das autoridades em viabilizar novos investimentos — especialmente quando se considera que o país não inaugura um novo terminal de contêineres há mais de uma década, tema sobre o qual temos alertado com frequência —, outro gargalo estrutural relevante se impõe: o calado dos portos brasileiros.



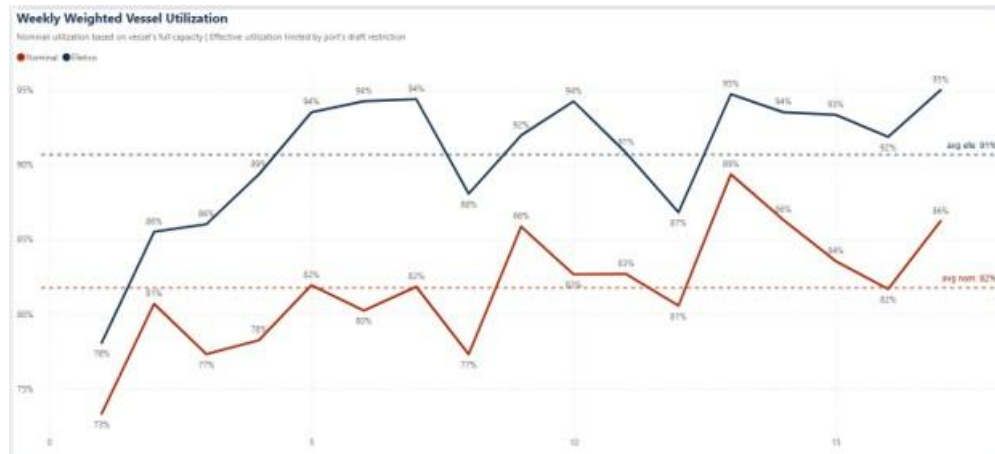
Em um cenário global marcado pela crescente utilização de navios porta-contêineres cada vez maiores (em busca de economia de escala e/ou redução nas emissões) as limitações de calado em diversos portos brasileiros impõem restrições operacionais relevantes, que na prática elevam custos logísticos e reduzem competitividade de produtos brasileiros no exterior – ou encarecem o preço de produtos importados no mercado interno.



Os portos brasileiros apresentam grande heterogeneidade em termos de profundidade. Enquanto alguns terminais voltados a granéis operam com calados superiores a 20 metros (ex.: embarque de

minérios no Porto de Itaqui/MA), muitos portos voltados à movimentação de contêineres operam com profundidades significativamente menores.

A questão é que uma quantidade cada vez maior de navios com capacidade entre 11.000teu e 15.000teu, com calado médio de 16 metros, passou a operar na costa brasileira, sobretudo na rota da Ásia. O gráfico seguinte ilustra bem o impacto da restrição de calado nos três maiores serviços reguladores que operam nessa rota.



Fonte: SIP SOLVE Shipping

Nessa análise comparamos a evolução semanal da Utilização Nominal desses navios (linha vermelha) — ou seja, o quanto eles poderiam transportar a plena capacidade — com a Utilização Efetiva (linha azul), que reflete a capacidade real, diante das restrições de calado nos portos brasileiros.

Com a “Utilização Nominal\* média na casa de ~82%, enquanto a \*Utilização Efetiva\* fica em ~91%, é possível constatar uma perda média de cerca de 9% da capacidade por viagem. Isso indica um subaproveitamento importante dos navios, diretamente associado a restrições físicas dos portos e com reflexos significativos sobre o custo unitário de transporte dos armadores, que acabam influenciando as tarifas de frete.

O gráfico evidencia, de forma clara, que há um descolamento estrutural entre a capacidade teórica dos navios e o que efetivamente pode ser utilizado nos principais portos do Brasil, reforçando a urgência de investimentos em dragagem e melhoria dos acessos aquaviários nesses portos.

Pode-se dizer que essas limitações de calado não são apenas físicas, mas também institucionais. A dragagem — principal mecanismo de aumento de calado — frequentemente enfrenta entraves políticos, ambientais, regulatórios, concorrenciais e de financiamento, retardando projetos essenciais para o aumento da eficiência portuária.

### Dragagens recentes, em execução ou anunciadas

- Dragagens recentes no Rio de Janeiro (de 14,7m para 15,3m) e em Salvador (de 14,4m para 16m) já inseriram esses portos na rota de navios de grande porte (até 366 metros), levando seus respectivos terminais a anunciar investimentos significativos em expansões de capacidade previstas para os próximos anos;
- Itapoá (SC): a retificação da curva do canal de acesso ao terminal elevará o calado de 11m para 16m (para navios com mais de 330m), com previsão de entrar em operação já no próximo semestre de 2026. O projeto segue um modelo de PPP inédito, com participação do Estado de Santa Catarina, onde o terminal privado custeará a maior parte dos R\$ 300 milhões para execução da obra, a título de antecipação de tarifas;
- Paranaguá (PR) – marco do setor

Primeira concessão de canal do Brasil, já assinada;  
Investimento: ~R\$ 1,2 bilhão;  
Prazo: 25 anos;  
Escopo: dragagem + manutenção + gestão contínua;  
Meta: aumento de calado para cerca de 13,3m para 15,5m nos próximos anos;

- **Santos (SP) – projeto mais robusto, porém sendo recorrentemente adiado;**  
Investimento estimado: > R\$ 6 bilhões;  
Prazo esperado: ~25 anos ou mais;  
Escopo: aprofundamento (até ~17 m) + manutenção permanente;  
Status: ainda em fase regulatória (consulta/estruturação), com previsão de leilão para o final de 2026 (ou 2027);
- **Itajaí (SC) – mais avançado em tramitação;**  
Projeto de concessão do canal/porto em fase final no TCU;  
Expectativa de leilão: 1º semestre de 2026, porém mais provável que escorregue para 2027  
Modelo segue a lógica de concessão integrada com dragagem permanente e com obras de alargamento da bacia de evolução, adequação dos molhes e remoção do casco de um navio naufragado (Pallas)  
Meta: aumento de calado para cerca de 13,3m para 15,5m nos próximos ano;

### Conclusão

Logo após a crescente escassez de capacidade, as limitações de calado representam um dos principais entraves à competitividade dos portos brasileiros na movimentação de contêineres. Em um mundo onde a escala é determinante, operar com profundidade insuficiente significa subaproveitamento de navios que culmina em custos adicionais e desvantagem competitiva.

Os recentes avanços observados em projetos de dragagem no Brasil apontam na direção correta, mas sem uma agenda robusta e contínua de aprofundamento e manutenção dos canais de acesso, o Brasil corre o risco de ficar à margem das principais rotas globais.



Garantir portos mais profundos, eficientes e competitivos não é apenas uma questão de infraestrutura — é uma condição essencial para gerar emprego, renda e sustentar o crescimento da corrente de comércio brasileira, que movimenta cerca de 27% do PIB desse país.

**Leandro Carelli Barreto é sócio-diretor da Solve Shipping Intelligence**  
[260506-leandro-barreto-solve-shipping-edit-artigo.jpg](#)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/05/2026

### FELIPE GOUVÊA - TUG NETWORK TEAM (TNT)

Executivos 06/05/2026 - 15:56



A Tug Network Team (TNT), grupo do setor de reboque marítimo que reúne operadores em 13 países da Europa e das Américas, anunciou a nomeação de Felipe Gouvêa como diretor executivo. Gouvêa tem experiência em apoio marítimo, tendo sido CEO da operadora brasileira de reboque Sulnorte e ocupado cargos de liderança em transporte marítimo, afretamento, operações portuárias e estratégia marítima.

De acordo com a TNT, a indicação de Gouvêa faz parte da estratégia do grupo de se tornar plataforma internacional mais estruturada e coordenada no mercado

de reboque. Como diretor executivo, ele terá como uma de suas missões fortalecer a eficácia comercial da TNT, aprimorar os padrões de serviço, apoiar a expansão da aliança e ajudar a garantir que novos membros atendam a critérios de neutralidade e de alinhamento estratégico.

Gouvêa disse que a Tug Network Team foi criada com a premissa que operadores independentes podem alcançar mais juntos e que o próximo passo será buscar execução mais forte, com a governança adequada, padrões claros e coordenação mais estreita entre os membros. “É assim que construímos valor a longo prazo para os clientes e para a aliança”, afirmou.

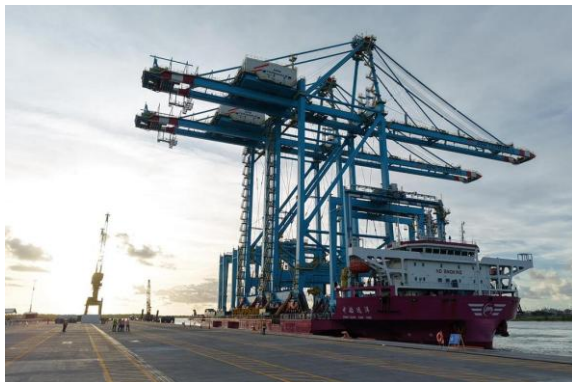
O novo diretor executivo da TNT vai liderar a comitiva do grupo que participará da 28ª Convenção, Exposição e Premiação Internacional de Reboque e Salvamento (ITS 2026), que será realizada em Gotemburgo, na Suécia, de 19 a 21 de maio de 2026. Lá, representantes da aliança se reunirão com clientes e parceiros.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 06/05/2026*

### **APM NÃO DESCARTA ANTECIPAÇÃO DE INVESTIMENTOS EM SUAPE**

*Por Danilo Oliveira Portos e logística 05/05/2026 - 22:24*



Em cenário com altas taxas de ocupação nos principais Tecons do país, empresa identifica oportunidades em diferentes regiões. Diretor acredita que capacidade é proteção contra reflexos de 'desarranjos' na cadeia logística global

A APM Terminals avalia a antecipação de investimentos para seu novo terminal em Suape (PE). Com início de operações previsto para o segundo semestre de 2026, o terminal da APM em Pernambuco terá capacidade inicial para movimentar até 400 mil TEUs por ano. O diretor de investimentos da APM, Leonardo Levy, disse à Portos e

Navios, que as expectativas são animadoras para Suape, mas que a empresa está atenta às oportunidades no Brasil como um todo, num cenário com altas taxas de ocupação e demanda pressionada em Tecons de diferentes regiões do país.

“Queremos antecipar novos investimentos lá [Suape]. Pensamos em ir para uma segunda fase de forma antecipada. Estamos tendo essas discussões internas”, contou Levy. “Nossa expectativa é que, com o terminal arrancando agora, no final de julho, o mercado reaja bem para conseguirmos encomendar equipamentos que precisam ser fabricados lá fora e chegar para trazermos esse ‘choque’ de competitividade para a região”, acrescentou o diretor, durante a 30ª edição da Intermodal South America, em abril, em São Paulo (SP).

A operadora promete que a unidade em Suape será o primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina. Em março deste ano, a APM recebeu um pacote com 28 equipamentos encomendados da empresa chinesa Sany, que inclui dois guindastes de cais — STS (Ship to Shore). Com lanças de 70 metros de alcance operacional, esses equipamentos permitem a operação de embarcações com mais de 366 metros de comprimento, classe New Panamax, hoje as maiores a escalar portos no Brasil.

Levy disse à reportagem que, apesar de Suape ter uma demanda por investimentos nesse segmento, o setor portuário brasileiro, em geral, possui necessidade de aportes em eficiência e em novos equipamentos para operações mais modernas e antenadas com novas tecnologias. “Queremos fazer mais, não só em Pernambuco. Queremos trazer mais investimentos para Pecém (CE), Santos (SP) e para o Sul do Brasil. Qualquer oportunidade que aparecer vamos olhar porque no Brasil falta infraestrutura”, ressaltou.

Para o diretor da APM, discutir e avançar na carteira de projetos é o melhor caminho num segmento de carga que está há muito tempo sem novas instalações desse tipo. Ele lembrou que estão em

discussão, além do Tecon Santos 10 (SP), processos para o arrendamento em áreas que vão representar aumento da capacidade instalada para movimentação de contêineres em São Sebastião (SP), Mucuripe (CE) e Itajaí (SC). “O governo sabe que a direção está correta, mas precisamos acelerar. É preciso acelerar e discutir as coisas que realmente importam”, comentou.

Levy frisou que a solução dos gargalos passa por investimentos em infraestrutura, mas não apenas no maior porto do país. “Não adianta imaginar que, resolvendo um problema em Santos, vamos resolver o problema do país inteiro. Temos que ter investimentos em Suape, mais investimentos em Paranaguá (PR), em Rio Grande (RS), mais investimentos em todo lugar. Se um não estiver funcionando, os outros não vão funcionar bem. Está tudo interligado, esse é o nosso desafio. Precisamos investir muito mais”, sugeriu.

Ele enxerga que, num cenário internacional com muita incerteza e muita volatilidade, a principal proteção contra o desarranjo das cadeias logísticas globais é ter mais capacidade. “Essas situações, infelizmente, seja por questão climática, seja por geopolítica mais complexa, vão acontecer com mais frequência (...). Não podemos deixar que terminais cheguem a uma taxa de utilização de 90%-95% como foi o caso durante muitos anos no Brasil. Temos que estar preparados e isso exige que apostas sejam feitas antes da demanda existir”, analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/05/2026

## ANP APROVA INDIVIDUALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO EM JAZIDAS NA BACIA DE SANTOS

Da Redação Offshore 05/05/2026 - 21:34



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) notificou a Petrobras, na última quinta-feira (30), sobre a aprovação dos Acordos de Individualização da Produção (AIP) das jazidas compartilhada da Zona BVE-ITP/RJS-656 de Berbigão (Sururu) e da Zona BVE-ITD/RJS-697 de Berbigão (Berbigão), localizada na Bacia de Santos.

Com isso, os AIPs entraram em efetividade a partir de 1º de maio de 2026. Ambos os campos estão produzindo desde 2019 por meio do FPSO P-68, com capacidade de 150 mil barris de óleo por dia. As Jazidas

Compartilhadas de Sururu e de Berbigão compreendem: o contrato de concessão BM-S-11A, operada pela Petrobras (42,5%), em parceria com a Shell (25%), TotalEnergies (22,5%) e com a Petrogal (10%); e o contrato de cessão onerosa, operado pela Petrobras, que detém 100% de participação.

O acordo estabelece as participações de cada uma das partes e as regras da execução conjunta das operações de desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural na jazida compartilhada. Assim, a partir do dia 1º de maio de 2026, as participações de cada parte nas Jazidas Compartilhada de Sururu e de Berbigão passam a ser:

Partes	Concessão BM-S11A	Cessão Onerosa	Sururu AIP
Petrobras (Operadora)	42,5%	100%	45,394%
Shell Brasil Petróleo Ltda	25%	-	23,742%
TotalEnergies EP Brasil Ltda	22,5%	-	21,367%
Petrogal Brasil S.A.	10%	-	9,497%

Partes	Concessão BM-S11A	Cessão Onerosa	Berbigão AIP
Petrobras (Operadora)	42,5%	100%	62,913%
Shell Brasil Petróleo Ltda	25%	-	16,125%
TotalEnergies EP Brasil Ltda	22,5%	-	14,512%
Petrogal Brasil S.A.	10%	-	6,450%

O AIP é celebrado nas situações em que as jazidas se estendem para além das áreas concedidas ou contratadas, conforme regulamentação da ANP. "Em decorrência do processo de individualização da produção das jazidas, a compensação financeira entre os gastos incorridos e as receitas relativas aos volumes produzidos até a data da efetividade do AIP será objeto de negociação entre as empresas", informou a Petrobras em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/05/2026

## MR1 E PORTO CENTRAL SOMAM MAIS DE R\$ 4 BILHÕES ENTRE PRIORIDADES DO FMM

Por Danilo Oliveira Indústria naval 05/05/2026 - 21:05



Conselho diretor do fundo priorizou valores para 4 navios-tanque da Transpetro e para fase inicial do complexo portuário no Espírito Santo. Construção de novas embarcações concentrou R\$ 3,3 bilhões, de um total de R\$ 6 bilhões analisados na 62ª reunião ordinária do CDFMM

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) priorizou cerca de R\$ 6 bilhões para financiamentos do setor naval e de infraestrutura, sendo R\$ 3,3 bilhões para construção de novas embarcações. Do total analisado, R\$ 2,6 bilhões são destinados à

construção de embarcações de transporte de carga, com destaque para prioridade de R\$ 2,2 bilhões para quatro navios tanque tipo MR1 (Medium Range 1) para transporte de produtos claros e escuros de petróleo que, futuramente vão aumentar a frota da Transpetro.

Essa licitação, que está em curso, foi lançada em novembro de 2025, e faz parte do programa Mar Aberto, do Sistema Petrobras. Após os critérios de equalização de custos, a Ecovix, proprietária do Estaleiro Rio Grande (RS), foi considerada a primeira colocada neste certame, que segue em análise por parte da comissão de licitação da subsidiária da Petrobras.

No mesmo segmento de carga, foi concedida prioridade de R\$ 227,7 milhões para a GDE Transportes para a construção de 21 balsas-tanque, sendo 9 de 1.500 m<sup>3</sup> e 12 de 4.500 m<sup>3</sup>, no estaleiro Juruá (AM). A Navegação Aliança, obteve prioridade e R\$ 136,9 milhões, para construção de 3 navios graneleiros de 4.700 toneladas, no estaleiro Enseada (BA). Já a Companhia de Navegação da Amazônia (CNA) tem uma prioridade de R\$ 23,4 milhões para a construção de 5 barcas graneleiras tipo racked, 2.400 TPB, no RBA Estaleiro da Amazônia, com valor total de R\$ 23,4 milhões.

### Porto Central

Outros R\$ 2,2 bilhões correspondem à construção da primeira fase (1A) do Porto Central, em Presidente Kennedy (ES). Por ser um projeto de infraestrutura, foi estabelecida uma espécie de 'contenção' de até 48% de financiamento, conforme portaria 747/2025 do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que prevê um limite ao valor concedido para financiamento para projetos portuários, de forma a garantir a maior parte do orçamento para projetos da indústria naval.

Essas deliberações ocorreram na 62ª reunião ordinária do CDFMM, realizada no último dia 18 de março de 2026, na modalidade híbrida. O detalhamento foi publicado em resolução do CDFMM no Diário Oficial da União desta terça-feira (5), quando começa a ser contabilizado o prazo de 450 dias para que os interessados busquem o crédito junto aos agentes financiadores do fundo setorial.

Além dos R\$ 4,8 bilhões para projetos de construção de embarcações de transporte de carga e obras de infraestrutura portuária, foi priorizado na reunião um total de R\$ 1,3 bilhão para outros segmentos, dos quais R\$ 614,7 milhões para construção de embarcações de apoio à navegação. Este valor

compreende R\$ 462,1 milhões pleiteados para a Wilson Sons para a construção de 6 rebocadores RSD 2513, de 80 toneladas de tração estática (TTE), em seu estaleiro, no Guarujá (SP). Além de R\$ 152,6 milhões para a GDE Transportes referente à construção de 14 empurradores fluviais, sendo 9 de 600 hp, 2 de 900 hp e 3 de 1.200 hp, no estaleiro Juruá (AM).

### Docagem

Projetos de Docagem, reparo e manutenção concentraram R\$ 423,6 milhões das prioridades, em grande parte para embarcações de apoio marítimo da CBO e Wilson Sons. A primeira recebeu duas prioridades, sendo uma de R\$ 160,5 milhões para a docagem de 12 embarcações de apoio marítimo (CBO Parintins, CBO Copacabana, CBO Alessandra, CBO Oceana, CBO Renata, CBO Arpodador, CBO Itajaí, CBO Aliança, CBO Wisser, Siddis Sailor, CBO Mistral e CBO Carolina).

A outra, de R\$ 26,3 milhões, referente à docagem de outras duas embarcações de apoio marítimo — AH Varazze e CBO Wave. Ambas preveem serviços no estaleiro do grupo, Aliança (RJ). Já a prioridade da Wilson Sons está associada ao reparo com docagem/classificação de 17 rebocadores, no estaleiro do grupo no Guarujá (SP), com valor total de R\$ 170 milhões.

O CDFMM também concedeu para a Belov Engenharia prioridade de docagem do OTSV Belov Mares, no estaleiro São Miguel (RJ) e para docagem de 2 SDSV (Belov Humaitá e Belov Cidade Ouro Preto), no Estaleiro São José, com valor total de R\$ 33,8 milhões. A Finarge Apoio Marítimo pretende realizar a docagem de duas embarcações de apoio marítimo, denominadas AH Giorgio P e AH Liguria, no estaleiro Aliança (RJ), do grupo CBO, com valor total priorizado de R\$ 27 milhões. Já a Camorim obteve um total de R\$ 6 milhões em prioridades para a manutenção e reparo de 3 rebocadores: C Itacuruçá, no estaleiro Belov (BA), C Turquesa no Eram (PA) e o Atlântico no Estaleiro Camorim (RJ), com valor total de R\$ 6 milhões.

O conselho do FMM priorizou ainda R\$ 97,8 milhões para expansão de modernização do estaleiro Farol de São Tomé, que compreende a expansão da instalação industrial, localizado no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), no Norte Fluminense. No segmento de apoio marítimo, a Oceânica Engenharia e Consultoria obteve prioridade de R\$ 81 milhões para a construção de um PSV (transporte de suprimentos), no estaleiro Enav Reparo Naval.

Duas empresas que pretendem modernizar embarcações conseguiram prioridades para essa finalidade. A Belov Engenharia, com projeto de modernização de 3 SDSV (Belov Amaralina, Belov Humaitá e Belov Cidade Ouro Preto), no Estaleiro São José, com valor total de R\$ 34,9 milhões. Além da Galáxia Navegação, com o pleito de financiamento para a modernização de 1 OSRV (GNL 1015), no estaleiro São Miguel (RJ), com valor total de R\$ 5 milhões.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2026*

### DENISE KURTULUS - VOITH TURBO

**Executivos 05/05/2026 - 19:12**



O grupo Voith, do setor de desenvolvimentos de novas tecnologias, anunciou que a executiva Denise Kurtulus assumirá no dia 1º de setembro de 2026 o cargo de CEO da Voith Turbo, em substituição a Cornelius Weitzmann, que decidiu deixar a companhia no fim do ano passado. Até agosto, o cargo de CEO da Voith Turbo será exercido por Dirk Hoke, CEO do grupo Voith.

Além do cargo de CEO, Denise Kurtulus ocupará uma vaga como membro do conselho de administração do grupo Voith. A executiva é egressa da Rolls-Royce Power Systems, onde foi responsável pelas divisões de

Marine e Mining, e tem experiência em tecnologia de acionamento, especialmente nas áreas de vendas, serviços e desenvolvimento estratégico de negócios.

O presidente do comitê de acionistas e do conselho de supervisão da Voith, Siegfried Russwurm, disse que a futura CEO demonstrou capacidade em atuar em mercados complexos e atingir resultados operacionais. Segundo Russwurm, a executiva é a pessoa ideal para alinhar ainda mais a Voith Turbo às demandas globais do mercado e fortalecer de forma sustentável a competitividade do negócio.

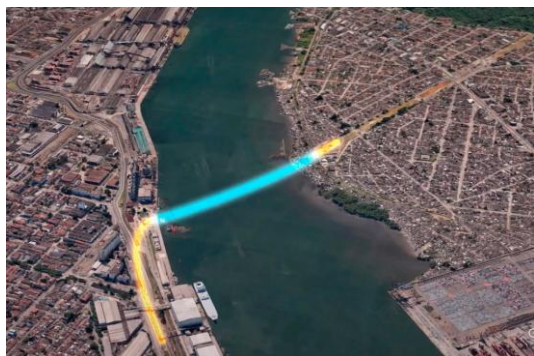
A futura CEO da Voith Turbo disse que assume a nomeação como desafio e que está entusiasmada e grata pela confiança depositada nela. Ela lembrou que a empresa atua em ambiente desafiador, com exigências claras em termos de competitividade e de foco, e disse que seu objetivo é desenvolver ainda mais o negócio em alinhamento com as necessidades do mercado e dos clientes.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2026*

## APS E PREFEITURA DE GUARUJÁ AVALIAM MUDANÇA NOS TRAJETOS DE ACESSO AO FUTURO TÚNEL

*Da Redação Portos e logística 05/05/2026 - 19:04*



A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou, nesta terça-feira (5), que seu presidente, Anderson Pomini, participará na próxima quinta-feira (7), em São Paulo, de reunião para avaliar, a pedido do prefeito de Guarujá (SP), Farid Madi, a possibilidade de mudanças no traçado dos acessos terrestres ao túnel Santos-Guarujá na margem esquerda do porto.

A proposta do governo municipal é incluir o trecho da Avenida Santos-Dumont, na Poligonal do Porto de Santos, para que a autoridade portuária possa destinar recursos

federais às obras para melhoria dos acessos, reduzindo a quantidade de desapropriações, como reivindicam moradores da região.

Da reunião, informou a APS, participarão técnicos da Prefeitura de Guarujá e da autoridade portuária. O objetivo é definir um traçado que interligue o túnel com as vias expressas já existentes e facilite também o escoamento de veículos em direção à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, a Piaçaguera-Guarujá.

Pomini explicou que a reunião atende ao pedido do prefeito e à necessidade de que o túnel esteja alinhado à meta de relação porto-cidades, desenvolvida pela APS. Ele lembrou que, para poder aportar recursos nas obras, será necessário que os trechos beneficiados estejam na poligonal do Porto Organizado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 05/05/2026*

## PORTA-AVIÕES DOS EUA CHEGA AO BRASIL NESTA QUINTA-FEIRA (7)

*Da Redação Indústria naval 05/05/2026 - 19:49*



A Marinha do Brasil (MB) confirmou, nesta terça-feira (5), que o porta-aviões nuclear USS Nimitz, dos Estados Unidos, chegará na próxima quinta-feira (7) ao litoral brasileiro para participar, de 11 a 14 de maio, na costa do estado do Rio de Janeiro, da operação 'Southern Seas 2026', com exercícios no mar com a participação de embarcações brasileiras e de países vizinhos. De acordo com a força naval brasileira, será a 11ª edição das ações conjuntas, iniciadas em 2007.

Segundo a Marinha do Brasil, o objetivo é fortalecer parcerias

e a interoperabilidade das forças da região para resposta coordenada a ameaças comuns. A força ressaltou que a participação brasileira se deve à posição estratégica do país no Atlântico Sul, área relevante para a segurança das rotas marítimas, e que a passagem pela região do grupo naval liderado pelo Nimitz segue lógica geográfica e operacional, uma vez que a missão prevê a circum-navegação do continente sul-americano, com escalas em vários países.

Estão previstos, além dos exercícios no mar, intercâmbio técnico entre militares e visitas institucionais, para elevar o nível de treinamento e da capacidade de atuação combinada entre as forças. De acordo com a MB, as operações conjuntas são baseadas em acordos de cooperação e no respeito à soberania dos países envolvidos.

A força explicou que as ações são planejadas de forma conjunta e que participará dos exercícios com a fragata Independência, a fragata Defensora e o submarino Tikuna, além de dois helicópteros AH-11B Super Lynx. A participação brasileira nessas operações reforça, segundo a Marinha, seu histórico de cooperação com forças navais americanas.

De acordo com a MB, a interação entre militares, por meio de visitas técnicas, oficinas e intercâmbios profissionais, fortalece a confiança mútua e o alinhamento de protocolos em áreas sensíveis, como segurança nuclear e monitoramento ambiental. A Marinha lembrou que, em 2024, a força naval dos EUA, em parceria com a brasileira, participou de operação em apoio à população do Rio Grande do Sul, no período em que o estado gaúcho foi atingido por enchentes.

A ação, explicou, envolveu a transferência de 15 toneladas de doações entre o porta-aviões nuclear George Washington e o navio-aeródromo multipropósito Atlântico, na costa gaúcha. A operação conjunta, que teve como objetivo agilizar a entrega de donativos a vítimas das inundações, marcou os 200 anos de relações diplomáticas entre os dois países.

O USS Nimitz, em atividade desde 1975, é o porta-aviões nuclear mais antigo em operação no mundo e tem capacidade de receber dezenas de aeronaves simultaneamente em missões de defesa, ataque e vigilância. Ele tem 330 metros de comprimento, equivalente a três campos de futebol, e deslocamento superior a 100 mil toneladas.

Graças à propulsão nuclear, o porta-aviões americano tem autonomia praticamente ilimitada em termos de combustível e seu grupo aéreo embarcado inclui caças, aeronaves de alerta antecipado e helicópteros. De acordo com Marinha, ele dialoga com a experiência do navio-aeródromo multipropósito Atlântico, o maior da Esquadra brasileira e que é usado como plataforma de comando e controle, além de possibilitar operações aéreas com helicópteros, incluindo ações anfíbias e de apoio humanitário.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 06/05/2026**

## VISITA AO TCP DÁ INÍCIO À CARAVANA DE INOVAÇÃO PORTUÁRIA DO MPOR

**Da Redação Portos e logística 05/05/2026 - 21:18**



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) iniciou, nesta terça-feira (5), pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), a sétima edição da Caravana de Inovação Portuária, que percorrerá ao longo do ano os principais centros logísticos do Brasil. A visita técnica, promovida pela pasta em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), reúne autoridades e especialistas para discutir o futuro do setor.

De acordo com TCP, que administra o terminal, apresentou aos visitantes suas soluções já instaladas e os planejados. Segundo a companhia, a programação



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 073/2026  
Página 92 de 92  
Data: 06/05/2026  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

começou com apresentação institucional destacando a liderança do terminal paranaense na movimentação de contêineres na região Sul.

Entre as melhorias citadas estão o aumento do calado operacional para 13,30 metros e a capacidade de armazenamento para cargas refrigeradas, com 5.268 tomadas. O participantes da Caravana receberam ainda informações sobre o plano de investimentos da TCP, que teve aportes de mais de meio bilhão de reais, executado nos cinco anos recentes, para ampliação da produtividade e modernização de equipamentos.

Durante a visita técnica, a Caravana percorreu as áreas operacionais, incluindo o ramal ferroviário que acessa diretamente a zona primária e o armazém de importação, dedicado às operações de clientes e da Receita Federal. Além disso, foram explicadas as iniciativas voltadas à sustentabilidade e à descarbonização, como os projetos de eficiência energética aplicados à operação de guindastes e empilhadeiras.

A gerente institucional da TCP, Lígia Bahr, afirmou que a empresa explicou aos integrantes da Caravana de Inovação como a modernização do pátio e os novos sistemas integrados elevam a produtividade de forma sustentável e garantem competitividade a exportadores e importadores que movimentam cargas por Paranaguá. Entre outras iniciativas, a companhia mostrou como usa a inteligência logística para otimizar o fluxo de carga e de descarga.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 05/05/2026*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*  
*Data: 05/05/2026*