

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 074/2026
Data: 07/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM MELHORIAS NOS ACESSOS, MENOS DESAPROPRIAÇÕES E INTERLIGAÇÕES COM VIAS NEGOCIADAS	4
ANTAQ DEBATE APRIMORAMENTO DE ESTUDOS TÉCNICOS.....	5
TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM VERBA FEDERAL BILIONÁRIA LIBERADA PELO TCU; ENTENDA.....	6
ACORDO DE COOPERAÇÃO FORMALIZA PARCERIA.....	7
ROSANA VALLE PEDE MAIS ESPAÇO ÀS MULHERES E RELATA PRECONCEITO NA POLÍTICA DURANTE EVENTO EM SANTOS	7
UNIÃO FEMININA CRIA BASES PARA O AVANÇO DA DIVERSIDADE NO MERCADO DE TRABALHO	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
FORA DOS TRILHOS: TCU IMPÕE QUATRO CONDIÇÕES PARA ACORDO DA MALHA NORDESTE	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
REGULAÇÃO E INOVAÇÃO PAUTAM DEBATE SOBRE FUTURO DO SETOR DE INFRAESTRUTURA NO PAÍS	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
SECRETÁRIO DE AVIAÇÃO DESTACA AGENDA DE TRANSFORMAÇÃO DO SETOR EM DEBATE SOBRE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO NA ANAC.....	13
NA INAUGURAÇÃO DA ABDINFRA, MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS REFORÇA PAPEL DA SEGURANÇA JURÍDICA NA INFRAESTRUTURA.....	14
SEGUNDO DIA DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO TEM PAINÉIS SOBRE TECNOLOGIA, SUSTENTABILIDADE E PROTEÇÃO DAS CRIANÇAS.....	15
MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DA ABERTURA DA 10ª EDIÇÃO DO SALÃO DO TURISMO	16
VOOS INTERNACIONAIS NA REGIÃO NORTE TÊM ALTA DE 37,3% NO 1º TRIMESTRE.....	17
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE VISITAS TÉCNICAS DURANTE A 7ª EDIÇÃO DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA 49 QUILOMETROS DA BR-316 EM ALAGOAS NESTA SEXTA (8).....	19
NOVA JORNADA DO INSTRUTOR: ALUNOS PODERÃO BUSCAR INSTRUTORES E AUTOESCOLAS POR LOCALIZAÇÃO.....	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: A BOA NOTÍCIA DO TCU	21
OPINIÃO – ARTIGOS - FERROGRÃO: UMA CORRIDA DE OBSTÁCULOS? (*).....	22
BRASIL EXPORT - INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR PAUTAM REUNIÃO DO BRASIL EXPORT EM BRASÍLIA	25
POLÍTICA - CONSELHO DE ÉTICA SUSPENDE DEPUTADOS	26
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	27
<i>No momento certo</i>	28
<i>Demissões</i>	28
<i>Nomeações na Antaq</i>	28
<i>Ganhos moderados</i>	28
<i>No azul</i>	28
POLÍTICA - “NÃO HAVERÁ REDUÇÃO DE SALÁRIO”, DIZ DURIGAN	28
POLÍTICA – RELATOR APOIA 2 DIAS DE DESCANSO, MAS QUESTIONA APLICAÇÃO	29
POLÍTICA - APÓS TENSÃO, LULA SE REÚNE COM TRUMP	30
POLÍTICA - ANTES DE VIAJAR, PRESIDENTE RECEBEU CREDENCIAIS DE NOVOS EMBAIXADORES	31
TRANSPORTES - PORTOS - TCU REVOGA SUSPENSÃO DE APORTE FEDERAL PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	32
TRANSPORTES - PORTOS - ITAQUI FECHA TRIMESTRE COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO E RECORDES OPERACIONAIS	33
TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ DEBATE MODERNIZAÇÃO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE NO SETOR PORTUÁRIO	34
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - PORTOS ORIENTADOS POR DADOS E O NOVO PROBLEMA JURÍDICO GLOBAL	35
TRANSPORTES – RODOVIAS - SEMINÁRIO EM BRASÍLIA DISCUTE TRANSPORTE DE CARGAS COM APOIO DA CNT	36
TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO MARCA LEILÃO DE RODOVIAS DO RS PARA JUNHO	37
TRANSPORTES – FERROVIAS - SUDENE ACOMPANHA AVANÇO DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM VISITA NO CEARÁ. 38	
OPINIÃO – ARTIGOS - O NOVO PAPEL DOS ARMAZÉNS DE CARGA.....	39
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - GOVERNO DISCUTE AMPLIAÇÃO DE BENEFÍCIO FISCAL PARA COMPANHIAS AÉREAS	40
TRANSPORTES – AVIAÇÃO – REGIÃO NORTE REGISTRA ALTA DE 37,3% NO NÚMERO DE PASSAGEIROS INTERNACIONAIS . 41	
ENERGIA – RIO GRANDE ENTRA NA ROTA DA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE COM PROJETO JAPONÊS.....	42



MINERAÇÃO – CÂMARA APROVA POLÍTICA NACIONAL PARA MINERAIS ESTRATÉGICOS E CRÍTICOS.....	43
MINERAÇÃO – MOTTA DIZ SER CONTRA EMPRESA PÚBLICA.....	45
PETRÓLEO E GÁS - FLEXIBILIZAÇÃO DE ESTOQUE MÍNIMO É PRORROGADA	45
PETRÓLEO E GÁS - GÁS NATURAL: CONSELHO REDUZ META.....	46
FINANÇAS - IBOVESA TEM 2ª ALTA COM APETITE EXTERNO.....	47
FINANÇAS - DÓLAR SOBE COM INTERVENÇÃO DO BC.....	48
JUSTIÇA – VORCARO ENTREGA PROPOSTA DE DELAÇÃO.....	49
JUSTIÇA – INVESTIGADORES VÃO CRUZAR INFORMAÇÕES DO PEDIDO COM PROVAS COLHIDAS	49
JUSTIÇA – DPU PEDE AO STF REVISÃO DE NOMEAÇÃO EM PROCESSO CONTRA EX-ASSESSOR DE MORAES.....	50
JUSTIÇA – INSS: PROCURADORIA PEDE MANUTENÇÃO DE PRISÕES	51
INTERNACIONAL - MARINHA FRANCESA SE APROXIMA DE ORMUZ	52
INTERNACIONAL - OMS INICIA RASTREAMENTO APÓS MORTE POR HANTAVÍRUS	53
JORNAL O GLOBO – RJ.....	53
FÁBRICA DA YPÊ TINHA SUJEIRA, E BACTÉRIA FOI ACHADA EM PRODUTOS DE LIMPEZA DUAS VEZES, DIZEM FISCALIS.....	53
INTERVENÇÃO ESTATAL NO SETOR DE MINERAÇÃO TÊM DE SER REGRADA PARA NÃO AFUGENTAR INVESTIMENTO, DIZ PRESIDENTE DO IBRAM.....	55
LULA DIZ QUE TRATOU COM TRUMP ASSUNTOS QUE PARECIAM 'TABUS'	57
BRASIL E ESTADOS UNIDOS VÃO SE REUNIR NOS PRÓXIMOS 30 DIAS PARA DISCUTIR TARIFAS, AFIRMA MINISTRO	58
TRUMP CITA LULA COMO 'DINÂMICO PRESIDENTE DO BRASIL' E DIZ QUE ENCONTRO FOI SOBRE TARIFAS.....	59
EXPORTAÇÕES PARA OS EUA CAEM 16,7% ATÉ ABRIL, MAS VENDAS DO BRASIL PARA O EXTERIOR SOBEM	59
CÂRMEN LÚCIA VOTA PARA MANTER DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DE PETRÓLEO, MAS DINO PEDE VISTA E JULGAMENTO NO STF É ADIADO.....	60
PORTA-AVIÕES NUCLEAR DOS EUA CHEGA AO RIO PARA OPERAÇÃO COM A MARINHA BRASILEIRA.....	63
CRIME ANCORADO NO PORTO DO RIO: EM DUAS OPERAÇÕES EM NOVE DIAS PF MIRA FRAUDES E TRÁFICO DE DROGAS	65
AÇÃO CONTRA CONTRABANDO NO RIO DEVE INSPIRAR OUTRAS EM PORTOS PELO PAÍS	66
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	67
LULA DIZ QUE SAI SATISFEITO DE REUNIÃO NOS EUA E QUE TRUMP NÃO ABORDOU PIX E FACÇÕES CRIMINOSAS.....	67
FIM DA ESCALA 6X1 PODE ELEVAR ROTATIVIDADE NAS EMPRESAS E QUEDA DA MASSA SALARIAL, DIZ ZYLBERSTAJN	69
NEGOCIAÇÕES COM RAÍZEN ESQUENTAM E FUNDOS ESTRANGEIROS TENTAM AMARRAR EMPRÉSTIMO	72
SETOR AÉREO REAJUSTOU PASSAGENS NOVE VEZES DESDE O INÍCIO DA GUERRA, DIZ PRESIDENTE DA AZUL.....	73
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA REGISTRA SUPERÁVIT DE R\$ 10,5 BI EM ABRIL; EXPORTAÇÕES AOS EUA CAEM 11%.....	74
VALOR ECONÔMICO (SP).....	76
NAVIOS DOS EUA FORAM ALVO DE MÍSSEIS APÓS ATAQUE AMERICANO A PETROLEIRO IRANIANO, DIZ MÍDIA ESTATAL.....	76
MAERSK TESTOU 'COM SUCESSO' NAVIO MOVIDO 100% A ETANOL	77
ENTENDA O QUE ESTÁ EM JOGO NAS NEGOCIAÇÕES PARA ENCERRAR GUERRA COM IRÃ E REABRIR ORMUZ.....	78
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	80
ITACOATIARA RECEBE PÍER FLUTUANTE PARA TRANSBORDO DE GRANÉIS DA SUPER TERMINAIS.....	80
PARANAGUÁ RECEBE MAIS DE 5 MIL CARROS EM ÚNICA OPERAÇÃO	81
DOF VAI ENCOMENDAR 4 RSVs AO NAVSHIP PARA CONTRATO COM PETROBRAS EM ÁGUAS PROFUNDAS.....	81
TECON 10: GOVERNO RECOMENDA LEILÃO SEM VETO A INCUMBENTES E COM GARANTIAS DE DESINVESTIMENTO	82
MAERSK TEM LUCRO DE US\$ 340 MILHÕES E ALTA EM TODOS SEGMENTOS NO 1º TRIMESTRE	83
TCU LIBERA CONTRATO TRANSITÓRIO QUE INTEGRA ÁREA DESTINADA AO TECON 10	84
REGRAS PARA EÓLICAS OFFSHORE VISAM EVITAR CONFLITOS DE COMPETÊNCIA E DE USO DAS ÁREAS	85
RELATORA APRESENTA PARECER DO PL DA RECICLAGEM NA CCJC	86
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	87
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	87



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM MELHORIAS NOS ACESSOS, MENOS DESAPROPRIAÇÕES E INTERLIGAÇÕES COM VIAS NEGOCIADAS

Representantes da Prefeitura e da Autoridade Portuária de Santos se encontram nesta quinta (7); traçados estão na pauta

Da ATribuna.com.br 7 de maio de 2026 às 07:06



Um dos objetivos da Prefeitura de Guarujá é facilitar o tráfego de veículos, a partir do túnel, em direção à Rodovia Cônego Domênico Rangoni (Alexander Ferraz/AT)

Uma reunião envolvendo os acessos terrestres ao túnel imerso Santos-Guarujá, na Margem Esquerda do Porto de Santos, será realizada na manhã desta quinta-feira (7), no escritório da Autoridade Portuária de Santos (APS), em São Paulo.

O encontro foi solicitado pelo prefeito de Guarujá, Farid Madi (Pode). Ele e o presidente da APS, Anderson Pomini, estarão presentes, além de técnicos da Prefeitura e da empresa pública federal. Há possibilidade também que participem representantes da concessionária privada Mota-Engil, vencedora do processo licitatório para construção do túnel.

A intenção do encontro é justamente aprimorar o traçado desses acessos do lado de Guarujá, de modo que interligue o túnel com as vias expressas já existentes e facilite também o escoamento de veículos em direção à Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Dentro desse raciocínio, a reivindicação é para que se inclua trecho da Avenida Santos Dumont na Poligonal do Porto, o que passa diretamente pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), como já aconteceu com outras áreas na Baixada Santista, aprovadas em fevereiro. A APS, inclusive, espera que outras já pedidas anteriormente também façam parte em breve.

Em caso de aprovação por parte da pasta, possíveis obras na melhoria dos acessos poderão ter aporte de recursos federais e ainda desapropriações seriam reduzidas, preocupação levantada por moradores ao prefeito guarujense.

“O túnel precisa estar alinhado com a nossa meta de relação Porto-Cidades”, afirma o presidente da APS, Anderson Pomini.

A obra

O túnel imerso Santos-Guarujá terá extensão total de 1,5 km, sendo 870 metros submersos. Serão três faixas de rolamento por sentido, além de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ciclovia e passagem para pedestres. A construção será feita por meio de módulos de concreto pré-moldados instalados no leito do canal portuário.

Depois, os módulos serão afundados, encaixados e cobertos por uma camada de pedras. As obras têm previsão de início em 2027 e conclusão em 2030, com entrada efetiva em operação em 2031.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/05/2026

ANTAQ DEBATE APRIMORAMENTO DE ESTUDOS TÉCNICOS

O encontro reuniu representantes de órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Controladoria-Geral da União (CGU)

Da A Tribuna.com.br 7 de maio de 2026



Dias destacou encontro técnico (Foto: Sílvio Luiz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) promoveu um seminário para discutir o aprimoramento método-lógico dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) no setor portuário. A iniciativa integra as ações da agência voltadas ao aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios, com ênfase na qualificação dos estudos que subsidiam processos de arrendamento e concessão.

Na abertura do seminário, realizado na semana passada, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, ressaltou o caráter técnico do encontro e a necessidade de evolução do modelo.

“Temos um modelo de controle que é o Evtea. (Precisamos) Discutir se esse é melhor modelo, ou se podemos evoluir para algo mais eficiente e mais efetivo. Mas aqui é o ambiente para debater os riscos dessa evolução, que está sendo feita com foco em desburocratização e maior geração de resultados”.

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

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

Viabilidade

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental é o instrumento que comprova a viabilidade de empreendimentos portuários sob os aspectos técnico, econômico-financeiro e ambiental.

Ele orienta a modelagem de contratos de arrendamento e concessão, a partir de elementos como estimativas de demanda, investimentos necessários, custos operacionais e impactos ambientais - além de considerar o planejamento do setor e o uso racional da infraestrutura.

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/05/2026

TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ TEM VERBA FEDERAL BILIONÁRIA LIBERADA PELO TCU; ENTENDA

A Corte de Contas revogou a suspensão de recursos federais, provenientes da Autoridade Portuária de Santos (APS)

Por Ted Sartori 6 de maio de 2026



Com 1,5 quilômetro de extensão, sendo 870 metros submersos, o túnel entre Santos e Guarujá contará com três faixas por sentido (Reprodução)

O Tribunal de Contas da União (TCU) liberou a Autoridade Portuária de Santos (APS) para realizar aporte de recursos federais no âmbito da parceria público-privada (PPP) do túnel imerso Santos-Guarujá, no litoral de São Paulo. A quantia federal envolvida está em torno de R\$ 2,6 bilhões. A revogação do impedimento temporário, ocorrido em 18 de março, foi aprovada na tarde desta quarta-feira (6) por unanimidade, em reunião

ordinária da Corte de Contas, em Brasília.

“Não há obstes (entraves) por parte deste TCU à efetivação dos aportes federais em favor do projeto na forma proposta de depósito em conta vinculada (escrow account), acompanhado das cautelas de praxe para suas efetivações”, afirmou, em seu voto, o relator do processo, ministro Bruno Dantas. Trata-se de uma conta de depósito mantida por terceiros, normalmente uma instituição financeira, para garantir o cumprimento de acordos envolvendo grandes quantias.

O ministro, no entanto, deixou claro que "a efetiva liberação ou reembolso dos recursos depositados na referida conta fica condicionada à formalização do instrumento jurídico que regule a governança do aporte federal”.

A decisão justificou-se porquê de, segundo o relator, ocorreu avanço no tema, embora ainda não tenha se chegado a um formato ideal, aliado a outra razão. “Recebi um apelo do Governo do Estado de São Paulo porque há necessidade de o aporte federal ser feito até a próxima semana, sob pena de descumprimento contratual”, revelou.

Detalhes

O contrato envolvendo o túnel imerso Santos-Guarujá foi celebrado em 28 de janeiro entre o Governo de São Paulo e a empresa portuguesa Mota-Engil, sem a presença da APS, responsável por 50% do aporte público da obra, o que propiciou o pedido em fevereiro por parte da empresa pública federal à Corte de Contas para figurar como interveniente no compromisso.

No entanto, a AudPortoFerrovia, unidade especializada do Tribunal de Contas da União (TCU) focada em fiscalizar infraestruturas portuárias e ferroviárias, havia concluído ser inadequada a inclusão da Autoridade Portuária de Santos.

O Estado é o poder concedente da obra e conduziu o processo licitatório. O leilão foi realizado por concessão patrocinada na modalidade de PPP. O custo previsto do túnel é de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são recursos públicos, divididos entre Estado e União, com R\$ 2,64 bilhões para cada. O valor restante será investido pela concessionária privada Mota-Engil, vencedora do processo licitatório.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/05/2026

ACORDO DE COOPERAÇÃO FORMALIZA PARCERIA

Grupo Tribuna e Flávia Takafashi oficializam colaboração para novas ações do projeto Mulheres a Bordo 2026

Por Bárbara Farias 6 de maio de 2026



Demetrio Amono, Flávia Takafashi e Airton Vasconcelos celebram acordo (Foto: Alexander Ferraz/AT)

O Grupo Tribuna e a presidente do Comitê Mulheres a Bordo, Flávia Takafashi, deram um novo impulso ao projeto ao formalizar, nesta terça-feira (5), o acordo de cooperação para a edição de 2026 da iniciativa, que tem como premissas valorizar e incentivar a presença feminina no setor portuário. O acordo foi assinado por Flávia e pelo diretor-executivo do Grupo Tribuna, Airton Vasconcelos.

Primeira mulher a compor o colegiado da diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ela deixou o cargo em fevereiro, após cinco anos de gestão, e agrega sua expertise no setor aquaviário às iniciativas do projeto.

Segundo Flávia, a promoção da liderança feminina é uma pauta que acompanha sua trajetória profissional e reflete uma convicção pessoal. “O Grupo Tribuna sempre abriu espaço para esse debate e isso é fundamental para que a gente avance”.

À frente do comitê, Flávia disse que o foco é dar visibilidade às discussões, ampliando oportunidades para mulheres ocuparem cargos de gestão em um setor ainda predominantemente masculino. “A gente precisa fortalecer cada vez mais essa agenda, principalmente em um ambiente de mudanças, criando condições para que as mulheres estejam preparadas para enfrentar os desafios naturais do mercado”.

Vasconcelos declarou que “é uma parceria importante que vai ao encontro da nossa intenção de contribuir cada vez mais com um setor de grande relevância. A Flávia é a pessoa indicada para isso, para ser a nossa parceira nesse projeto importante”.

O diretor de Negócios do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, destacou a formalização da parceria como um passo estratégico para consolidar a valorização da mulher no setor portuário. “Isso confirma uma agenda que já era prioridade para o Grupo Tribuna”.

Amono adiantou que a executiva também contribuirá no desenvolvimento do Summit Direito Marítimo. “Por sua experiência em Direito e regulação, Flávia vem para nos apoiar na construção e no fortalecimento desse projeto a partir deste ano”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/05/2026

ROSANA VALLE PEDE MAIS ESPAÇO ÀS MULHERES E RELATA PRECONCEITO NA POLÍTICA DURANTE EVENTO EM SANTOS

Deputada federal esteve em palestra do 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026

Por Bárbara Farias 6 de maio de 2026



Deputada federal em segundo mandato, Rosana Valle compartilhou desafios no dia a dia na Câmara (Foto: Alexander Ferraz/AT)

Deputada federal em segundo mandato, presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara e jornalista, Rosana Valle (PL) admitiu que sofreu preconceito por ser mulher, em especial no Legislativo, mas encoraja o público feminino a se posicionar e, dessa forma, impor respeito. A parlamentar contou um pouco de sua trajetória pessoal e profissional e dos desafios da vida pública na palestra “Protagonismo e posicionamento: criando a sua voz”, nesta terça-feira (5), encerrando o 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026.

“(A Câmara) É um ambiente onde enfrentei muitas dificuldades, por ser um ambiente machista”, afirmou Rosana ao relembrar sua atuação na Comissão de Viação e Transportes. Ela compartilhou situações de constrangimento frequentes. “Os funcionários se acostumaram com esse padrão do que é um político, um deputado, e falavam assim: ‘O senhor pode entrar, a senhora vai onde?’ Eu falava: ‘Não, a deputada sou eu, eu que vou entrar, ele é o meu assessor’”, relatou.

Em outros momentos, Rosana disse ter sido interrompida ou visto suas falas serem ‘explicadas’ por colegas homens. “Os deputados queriam explicar o que eu estava dizendo”. A deputada também mencionou episódios de desvalorização baseados em aparência. “Em algumas situações, cheguei a ouvir: ‘Nossa, a senhora está muito elegante. A senhora vai falar hoje, pois está muito elegante’”, relatou com indignação.

Para ela, essas atitudes refletem um problema estrutural. “Não é culpa dos homens, é culpa de uma sociedade, do que foi passado de geração para geração”, pontuou.

Dúvidas e descrédito

A parlamentar destacou que seu ingresso na política, aos 46 anos, foi cercado de dúvidas e descrédito. “Quando fui eleita pela primeira vez, ouvi: ‘Ela vai ser de um mandato só porque não conhece política, porque é uma jornalista’”, lembrou.

As críticas continuaram. “Ah, não vai ser reeleita nem para síndica de prédio e essa daí não vai ser mais reeleita. (...) Fui reeleita pelo meu trabalho”, celebrou. Antes da vida pública, Rosana fez carreira no jornalismo, área na qual, segundo ela, também enfrentou desafios, que serviram de base para sua atuação política. “Sempre gostei muito de escrever, fazia produções e sempre me considerei uma mulher sensível”, afirmou.

Rosana ressaltou que o seu crescimento profissional foi resultado de esforço contínuo. “Se a gente quiser se destacar em alguma área, tem que fazer mais do que os outros fazem”, aconselhou.

A experiência no setor portuário, acompanhando projetos e visitando portos internacionais quando era repórter, também contribuiu para sua atuação legislativa. “Estive nos portos mais eficientes do mundo e acompanhei as transformações do Porto de Santos”.

Transformações Apesar das dificuldades, Rosana ressaltou avanços e a importância do protagonismo feminino. “Sinto que a sociedade está mudando, que homens e mulheres têm contribuído para esse protagonismo”. Ainda assim, reconhece que há barreiras importantes, especialmente nos espaços de decisão. “Muitas vezes as mulheres vão até um ponto. Dali para cima não vão mais.”

Para a deputada, a mudança passa por ações individuais e coletivas. “Assumam o protagonismo do caminho de vocês”, orientou ao público. Ela também destacou a necessidade de enfrentar crenças limitantes. “Eu tive que me livrar de crenças incapacitantes que me acompanharam desde a infância”.

A parlamentar defendeu que a presença feminina em posições de poder é fundamental para transformar a sociedade. “Quando nós tivermos mais mulheres nos espaços de poder, teremos uma sociedade com mais justiça social”, afirmou.

Ao encerrar, Rosana reforçou o compromisso com a pauta feminina e com o setor portuário. “Continuo com muito orgulho nessa trajetória representando o Porto e as mulheres”, declarou. E concluiu com uma mensagem direta às participantes: “Confio muito na força das mulheres”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/05/2026

UNIÃO FEMININA CRIA BASES PARA O AVANÇO DA DIVERSIDADE NO MERCADO DE TRABALHO

Executiva Aline Carvalho, da Norsul, defendeu protagonismo e revisão de modelos tradicionais de liderança

Por Bárbara Farias 6 de maio de 2026



Para Aline Carvalho, ambientes de trabalho mais seguros e produtivos passam por incentivo à transparência (Alexsander Ferraz/AT)

O mercado de trabalho atual exige a união de mulheres na promoção do protagonismo e no avanço da diversidade, o fim da linearidade na construção de carreira e a transformação do líder tradicional naquele que dá voz ao coletivo. Com esse pensamento, a diretora de Gente, Gestão e Frota da Norsul, Aline Carvalho, abriu, nesta terça-feira (5), o 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026.

Na palestra “Construção de carreira: formação e desenvolvimento em um mundo em constante reconfiguração”, a executiva destacou que o avanço da diversidade passa pela ação coletiva das mulheres. “A grande revolução vai acontecer a partir da união das mulheres. (...) Assumam o protagonismo do caminho de vocês”. Quanto à mudança de conceitos no meio corporativo, Aline pontuou que o cenário atual rompe com a lógica binária que historicamente orientou decisões no mundo do trabalho. “Você vai ter uma corrente dizendo ‘é muito bom’, enquanto outro diz que ‘é muito ruim’. Pode ser boa e pode ser ruim. A gente não foi moldado para essa ambiguidade. A gente gosta de falar: ‘é certo ou errado’. A gente tem dificuldade com a zona cinzenta e tem cada vez mais zona cinzenta”.

Fragilidade e imprevisibilidade

Segundo ela, esse ambiente é potencializado por sistemas que parecem estáveis, mas na prática são frágeis e imprevisíveis. “Acontece uma guerra, hoje, desestabiliza o mundo inteiro. Um post viral pode destruir a reputação de uma empresa de décadas de trabalho”, exemplificou, ao destacar a quebra da relação linear entre causa e efeito. “Esse é o nosso pano de fundo, esse é o mundo que a gente está imerso, que dá um certo nervoso. Mas é isso que a gente tem”.

Para Aline, o problema é que empresas e profissionais ainda operam com modelos ultrapassados, herdados da era industrial. “Quem quer mudança? Todo mundo. Quem quer mudar? Ninguém”.

Ela criticou práticas como planejamento estratégico rígido e metas anuais que rapidamente se tornam obsoletas. “Não dá mais para pensar o futuro olhando para trás”, disse, ao relatar a dificuldade de manter orçamentos atualizados diante de um cenário volátil.

Outro ponto central foi a desconstrução do modelo tradicional de liderança. A executiva questionou o arquétipo do líder ideal. Para ela, o protagonismo deve ser coletivo. “Qual é o papel do líder? Sair de cena. Deixar a energia do coletivo”.

Transparência

Aline Carvalho também defendeu a transparência como base para ambientes mais seguros e produtivos. “Estamos todos nus na empresa, está todo mundo vendo o que todo mundo está fazendo. Se esquivar de ter conversa difícil não resolve o problema”, disse.

Na visão dela, segurança psicológica não significa conforto, mas a possibilidade de enfrentar diálogos difíceis com confiança. “É tão seguro aqui no ambiente que eu tenho confiança de que vou ter conversas muito duras”.

Desenvolvimento

No campo do desenvolvimento profissional, a executiva reforçou que o aprendizado contínuo deixou de ser diferencial para se tornar condição básica de sobrevivência. Ela destacou o impacto da inteligência artificial, que não se limita a tarefas operacionais. “Ela não está automatizando só o burocrático, todas as carreiras serão impactadas”.

Nesse contexto, a executiva frisou que, no mercado atual, profissionais com habilidades como resiliência, pensamento crítico e adaptabilidade se destacam. Ao abordar carreira, Aline propôs uma ruptura com a ideia de trajetória linear. “A carreira se manifesta como um percurso único, múltiplo e dinâmico”, definiu, complementando que “mais do que seguir uma escada corporativa, é preciso construir caminhos autorais, com espaço para mudanças, experimentações e até recuos. Não espere ser convidada, vá lá e se meta”.

Ao encerrar, a diretora da Norsul deixou um recado ao público: mais do que buscar respostas prontas, é preciso cultivar o incômodo e a reflexão. “A ideia é a gente sair daqui com incômodos”, concluiu.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

FORA DOS TRILHOS: TCU IMPÕE QUATRO CONDIÇÕES PARA ACORDO DA MALHA NORDESTE

Com 69% da malha sem operação e contrato vencendo em 2027, acordo entre Ferrovia Transnordestina Logística S.A e ANTT sobre Malha Nordeste enfrenta quatro condicionantes impostas pelo TCU

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Trecho ferroviário abandonado em Paudalho (PE). Quase 70% da Malha do Nordeste está desativada. Foto: Divulgação

O Tribunal de Contas da União (TCU) adiou o aval ao acordo de solução consensual entre a Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre a Malha Ferroviária do Nordeste. Em sessão realizada na quarta-feira (6), o plenário da Corte determinou quatro condicionantes antes do processo retornar para

deliberação final e assinatura do termo.



O acordo em negociação desde junho de 2025 busca resolver décadas de inadimplência contratual da FTL sobre a malha. As controvérsias centrais envolvem a devolução dos trechos não operacionais — equivalentes a 69% da malha — a definição do valor das indenizações correspondentes e a possibilidade de prorrogação antecipada do contrato por 35 anos, cujo prazo original vence em 2027.

A malha ferroviária nordestina tem extensão original de 4.238 quilômetros, atravessando Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Desse total, apenas 1.237 quilômetros estão em operação efetiva, no trecho entre São Luís, Teresina e Fortaleza — o restante permanece sem funcionamento ou em estado de degradação.

A FTL opera a Malha Nordeste desde 1997, quando ainda se chamava Companhia Ferroviária do Nordeste, e pertence ao grupo da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

As quatro condicionantes do TCU

O acórdão estabeleceu exigências que bloqueiam a assinatura do acordo até seu atendimento integral pela ANTT, pelo Ministério dos Transportes, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela concessionária.

A primeira condicionante determina a elaboração de um cronograma financeiro detalhado dos investimentos previstos em eventual prorrogação contratual, de modo a impedir a concentração de aportes apenas no período final da concessão.

A segunda veda o uso de recursos provenientes da indenização pela devolução de trechos, ou da conversão de multas aplicadas à concessionária, para financiar obrigações ordinárias de manutenção da malha. O tribunal buscou impedir que valores devidos à União sejam redirecionados para cobrir passivos operacionais já existentes.

A terceira condicionante restringe investimentos em projetos de mobilidade urbana — entre eles, Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) previstos para Arapiraca (AL) e Campina Grande (PB) — à existência prévia de estudos técnicos, modelagem adequada e arranjos de governança com os entes federativos envolvidos. O acórdão afastou a possibilidade de aprovação automática dessas iniciativas no âmbito do acordo.

A quarta exigência determina a inclusão de cláusula que preveja a cobrança integral da indenização, calculada segundo norma do DNIT, em caso de descumprimento das obrigações pela FTL, acompanhada de renúncia prévia da concessionária ao direito de contestação administrativa, arbitral ou judicial.

O contexto da negociação da Malha Nordeste

O processo de solução consensual foi admitido pelo TCU em junho de 2025, sob coordenação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso). As controvérsias em negociação incluem a devolução dos trechos não operacionais — equivalentes a 69% da malha — a definição do valor das indenizações correspondentes e a possibilidade de prorrogação antecipada do contrato por 35 anos, cujo prazo original vence em 2027.

A ANTT havia proposto a caducidade do contrato em 2019, mas a complexidade do cálculo das indenizações e os riscos à continuidade dos serviços redirecionaram as negociações para a via consensual. Segundo o TCU, a concessão apresenta fragilidades estruturais desde a sua origem, com dificuldade histórica de geração de receita compatível com as obrigações contratuais assumidas.

O ministro-relator Walton Alencar Rodrigues, que acompanha o processo desde os desdobramentos do Acórdão 2.769/2022-TCU-Plenário, reconheceu que a proposta representa um avanço frente às tentativas anteriores de equacionamento, mas sustentou a necessidade de aprimoramentos antes da formalização do acordo.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/05/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

REGULAÇÃO E INOVAÇÃO PAUTAM DEBATE SOBRE FUTURO DO SETOR DE INFRAESTRUTURA NO PAÍS

Autoridades discutiram, em evento, caminhos para o aprimoramento da regulação e fortalecimento da área



Foto: Divulgação/Vale

Brasília, 06/05/2026 - Nessa terça-feira (05), as agendas regulatórias voltadas à inovação e ao aumento da eficiência na infraestrutura brasileira foram foco em evento promovido pela Vale, em Brasília (DF). A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) participou como convidada - além de demais representantes do setor, que também puderam destacar o papel da modernização institucional como

caminho para destravar investimentos e aprimorar a atuação regulatória no Brasil. A III Conferência de Desafios e Tendências Regulatórias ocorreu no auditório da Confederação Nacional da Indústria (CNI), na capital federal.

Pela manhã, o diretor-geral da Agência, Frederico Dias, participou do painel “O futuro da regulação no Brasil: como inovação e tecnologia podem destravar investimentos”. Durante o debate, foram discutidos os desafios para atualização dos marcos regulatórios diante das transformações tecnológicas, além da necessidade de criação de ambientes mais seguros e previsíveis para atração de capital. De acordo com Frederico, “Inovação é atitude, postura. Com essa iniciativa, as equipes podem inovar, fazer algo diferente do que já foi realizado e, assim, gerar mais resultado”.

Já no período da tarde, o diretor Alber Vasconcelos integrou o painel “Governança, fiscalização e eficiência: como a regulação de infraestrutura está se redesenhando no país”. O ponto central esteve na modernização dos processos de fiscalização e no fortalecimento de práticas de governança como elementos centrais para elevar a qualidade da regulação. “O que buscamos do ponto de vista da regulação é aumentar a diretriz à política pública e, por consequência, incentivar a concorrência”, disse Alber.

Ao longo das discussões, especialistas ressaltaram que o aprimoramento institucional passa pela incorporação de mecanismos mais transparentes, eficientes e orientados a resultados, capazes de responder com maior precisão às necessidades do setor regulado. Os debates também abordaram como ferramentas digitais, análise de dados e novos modelos regulatórios podem contribuir para decisões mais ágeis e eficazes, alinhadas às demandas de um setor que se encontra em constante evolução.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 06/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SECRETÁRIO DE AVIAÇÃO DESTACA AGENDA DE TRANSFORMAÇÃO DO SETOR EM DEBATE SOBRE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO NA ANAC

Daniel Longo ressaltou iniciativas como o ConectAR e o Programa AmpliAR como eixos de políticas públicas para a área



Seminário: Desafios da Aviação Civil para os próximos 5 anos - Foto: João Batista

O secretário nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Daniel Longo, participou, na quarta-feira (6), do primeiro dia do evento “Desafios da Aviação Civil para os próximos 5 anos”, promovido pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). O encontro marca o início dos debates para a construção do Planejamento Estratégico 2027–2030 da agência.

Durante o painel, o secretário destacou a Agenda ConectAR, iniciativa do ministério que reúne 38 medidas para promover o crescimento sustentável da aviação civil. A agenda prevê ações voltadas à redução de custos, ampliação da conectividade, estímulo à concorrência e fortalecimento da segurança jurídica.

Segundo Daniel Longo, a Agenda ConectAR reflete os principais desafios que o setor precisará enfrentar nos próximos anos. Entre eles, o aumento da competitividade, a atração de novos operadores aéreos e a redução dos custos estruturais da aviação brasileira. “O setor aéreo brasileiro precisa de um ambiente mais competitivo e economicamente sustentável”, afirmou Longo.

O secretário também defendeu maior aproximação entre o setor e a sociedade. Segundo ele, é necessário ampliar o entendimento sobre o funcionamento da aviação civil para reduzir a judicialização e qualificar o debate público sobre os desafios da atividade.

Outro ponto destacado foi a capacidade da Anac de se adaptar às políticas públicas formuladas pelo Governo Federal, preservando sua autonomia técnica e administrativa. Como exemplo, Daniel Longo citou o programa AmpliAR, voltado à expansão dos investimentos privados em aeroportos regionais, e o debate sobre a flexibilização das regras para aeroportos autorizados operarem voos regulares.

“A agência não atua no vácuo. Ela possui autonomia, mas também executa diretrizes de política pública definidas pela administração direta. Isso exige capacidade de adaptação, colaboração institucional e construção conjunta de soluções regulatórias”, disse.

O painel também contou com representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), do Ministério da Fazenda e do Tribunal de Contas da União (TCU).

Representando o BNDES, Maurício Henriques afirmou que a expansão da aviação regional depende da criação de novos mecanismos de financiamento adequados à realidade do setor. Segundo ele, o banco já apoia a aquisição de aeronaves produzidas no Brasil, mas ainda há desafios para financiar aeronaves menores e usadas, comuns na aviação regional.

Maurício Henriques também destacou que a descarbonização e a eletrificação da aviação já fazem parte do planejamento estratégico do banco. “A eletrificação da aviação é um caminho longo, mas precisamos começar a construí-lo agora. O Brasil tem vantagens importantes, como a capacidade tecnológica da indústria aeronáutica nacional”, afirmou.

Já o auditor do TCU, Carlos Modena, destacou a credibilidade institucional da Anac como um dos principais ativos da aviação civil brasileira. Segundo ele, preservar um ambiente regulatório estável é essencial para garantir a expansão sustentável do setor.

“O Brasil ainda possui um enorme potencial de crescimento na aviação civil. A manutenção de um ambiente regulatório estável e confiável é decisiva para ampliar o acesso da população ao transporte aéreo”, declarou.

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

Data: 07/05/2026

NA INAUGURAÇÃO DA ABDINFRA, MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS REFORÇA PAPEL DA SEGURANÇA JURÍDICA NA INFRAESTRUTURA

Tomé Franca afirma que estabilidade regulatória é essencial para consolidar ciclo de investimentos no setor



ABDInfra pode contribuir diretamente para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório no país, afirma Tomé Franca - Foto: Eduardo Oliveira

Durante a inauguração da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra), o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou a importância da segurança jurídica para a consolidação de investimentos no setor de infraestrutura nacional. O lançamento ocorreu nessa terça-feira (5), na Casa Brasil Export, em Brasília (DF). Na ocasião, o ministro disse que o avanço de projetos estruturantes não depende apenas de planejamento e capital, mas também de estabilidade institucional e regulatória. “Infraestrutura se faz com bons projetos, engenharia e investimento, mas não dispensa segurança jurídica”, explicou.

Criada em parceria com o Grupo Brasil Export, a Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra) reúne ministros de tribunais superiores e do Tribunal de Contas da União (TCU), desembargadores e promotores de justiça. A entidade tem como objetivo fomentar estudos e debates qualificados sobre temas estratégicos como concessões, parcerias público-privadas, regulação, financiamento e governança. “Os tribunais superiores têm papel fundamental para consolidar um ambiente de estabilidade regulatória e segurança jurídica, indispensável para quem acredita e investe no Brasil”, destacou Tomé Franca.

O ministro também ressaltou que o país vive um ciclo expressivo de investimentos privados, especialmente no setor portuário. Prova disso são os aportes que passaram de R\$ 8 bilhões nos quatro anos do governo anterior para R\$ 40 bilhões em três anos da atual gestão. “É nossa responsabilidade, enquanto poder público, setor privado e sistema jurídico, garantir que esse ciclo se consolide, cresça e gere os frutos de que o Brasil e a população precisam”, disse.

Durante o evento, o ministro citou ainda a criação do Grupo de Trabalho de Concessões, iniciativa voltada à harmonização de práticas regulatórias nos setores de portos, aeroportos e hidrovias no âmbito do MPor.

A proposta, segundo Tomé Franca, é aproximar modelos e procedimentos entre áreas que dialogam, mas ainda operam sob lógicas regulatórias distintas. “O investidor quer estabilidade institucional, bons projetos e segurança jurídica. Quanto maior a previsibilidade, maior a capacidade de atrair investimentos e fortalecer a infraestrutura brasileira”, afirmou.

Para o ministro, a ABDInfra pode contribuir diretamente para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório no país. “O Ministério de Portos e Aeroportos terá uma escuta atenta ao que for debatido na Academia, para que possamos ser cada vez mais assertivos nas políticas públicas que estamos implementando”, concluiu.

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

Data: 07/05/2026

SEGUNDO DIA DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO TEM PAINÉIS SOBRE TECNOLOGIA, SUSTENTABILIDADE E PROTEÇÃO DAS CRIANÇAS

Debates abordaram desde a cultura de inovação até ações de proteção e inclusão no setor portuário



Durante o evento também foram apresentados os principais eixos da Política Nacional de PD&I Portuária e do programa InovaPortos, vinculado ao MPor. - Foto: Vosmar Rosa

O segundo dia das Caravanas da Inovação Portuária reuniu, nesta quarta-feira (6), no Instituto Superior do Litoral do Paraná (Isulpar), especialistas, gestores e representantes do setor para uma programação focada no fortalecimento da cultura de inovação e na construção de soluções estratégicas para os desafios do sistema portuário brasileiro. Ao longo do dia, especialistas se

dividiram em cinco painéis para debater sobre tecnologia, sustentabilidade e a proteção de crianças e jovens nos portos.

Durante a abertura, Tetsu Koike, diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos, explicou que as caravanas vêm para acompanhar de perto as iniciativas em curso nos portos. “O momento é ideal para conhecermos de perto as inovações que estão sendo implementadas e os projetos em desenvolvimento, esse contato direto permite compreender melhor as iniciativas. A partir dessa troca, conseguimos fortalecer a construção de soluções mais eficazes e alinhadas à realidade portuária”, frisou o diretor.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, também destacou o papel central da tecnologia como vetor de desenvolvimento e competitividade do setor. “Não há como pensar na atividade portuária sem inovação e tecnologia. Elas são fundamentais para ampliar a eficiência, aumentar a competitividade e preparar o setor para as transformações em curso”, disse.

Durante o evento também foram apresentados os principais eixos da Política Nacional de PD&I Portuária e do programa InovaPortos, vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos. A iniciativa busca modernizar a infraestrutura logística nacional, ampliar a competitividade e implementar soluções digitais que tornem as operações portuárias mais eficientes.

O coordenador-geral de Inovação Portuária e Transformação Digital do MPor, Thiago Alvarenga, ressaltou ainda iniciativas como o “Porto sem Papel”, sistema que digitaliza processos e anuências de embarcações, trazendo ganhos diretos aos usuários. “A digitalização dos processos portuários reduz burocracias e traz mais agilidade às operações. O objetivo é gerar ganhos concretos para os usuários e tornar o ambiente portuário mais eficiente e integrado.”

Pacto de sustentabilidade

O Coordenador de Políticas de Descarbonização e Mudanças no Clima do Ministério de Portos e Aeroportos, Vitor Brasil, destacou, durante o painel, o Pacto de Sustentabilidade como uma das principais diretrizes estratégicas da pasta para alinhar o desenvolvimento do setor à agenda ambiental global. A iniciativa busca consolidar compromissos voltados à redução das emissões de gases de



efeito estufa, ao uso mais eficiente de recursos naturais e à adoção de práticas sustentáveis nos portos e aeroportos brasileiros. "Soluções tecnológicas como eletrificação de equipamentos, digitalização de processos logísticos e uso de inteligência de dados, são fundamentais para tornar as operações mais eficientes e menos impactantes ao meio ambiente", afirmou.

O pacto também estimula a cooperação entre governo, iniciativa privada e academia, criando um ambiente propício para o desenvolvimento de projetos-piloto, testes de novas tecnologias e disseminação de boas práticas. A proposta é posicionar o Brasil de forma mais competitiva no cenário internacional, atendendo às crescentes exigências de sustentabilidade nas cadeias globais de comércio.

Proteção a crianças e jovens

O painel "Proteção das crianças e jovens nos portos, criando ondas de cuidado hoje para construir o amanhã" trouxe uma abordagem social relevante, reforçando a importância da atuação conjunta na promoção de ambientes mais seguros nas áreas portuárias. A mediação do painel ficou a cargo da ouvidora do Ministério de Portos e Aeroportos, Maíra Nascimento, que também destacou a importância de ampliar o debate sobre o tema, ainda recorrente no setor portuário. "Falar sobre proteção de crianças e adolescentes é também discutir responsabilidade coletiva. Precisamos fortalecer a cultura de cuidado e prevenção dentro do setor portuário, criando ambientes mais seguros e humanos para todos", destacou a ouvidora.

Em março deste ano, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Childhood Brasil assinaram um memorando em conjunto com o objetivo de fortalecer o enfrentamento à exploração sexual de crianças e adolescentes no setor de transportes, com foco especial no ambiente portuário. "Neste setor, é fundamental reconhecer que crianças e adolescentes podem estar expostos a riscos sem plena consciência, o que exige o fortalecimento de ambientes seguros e de ações preventivas em toda a cadeia logística", destacou Eva Dengler, superintendente de Programas da organização.

A diretora interina da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), Cristina Castro, destacou os desafios da representatividade feminina no setor portuário e chamou atenção para desigualdades ainda presentes no cotidiano das mulheres. "Ainda estamos longe da equidade de gênero no setor portuário. Avançar nessa agenda é essencial para construir ambientes mais inclusivos, diversos e alinhados às transformações do setor", finalizou.

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

Data: 06/05/2026

MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DA ABERTURA DA 10ª EDIÇÃO DO SALÃO DO TURISMO

Pela primeira vez realizado no Nordeste, evento promove a comercialização de roteiros, experiências e produtos turísticos do Brasil

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta quinta-feira (7), da abertura da 10ª Edição do Salão do Turismo, em Fortaleza, no Ceará. Pela primeira vez realizado no Nordeste, o evento é a principal vitrine do setor no país. Na cerimônia, estarão presentes também o vice-presidente, Geraldo Alckmin, e do ministro do Turismo, Gustavo Feliciano.

Promovido pelo Ministério do Turismo, a proposta dialoga com a atuação do Ministério de Portos e Aeroportos por meio de políticas para a expansão e modernização da infraestrutura portuária e aeroportuária e do crescimento da aviação, que fortalecem o fluxo de viajantes no país.

O Salão do Turismo promove a comercialização de roteiros, experiências e produtos turísticos do Brasil, reunindo expositores dos 26 estados e do Distrito Federal em uma programação que une cultura, gastronomia, artesanato e oportunidades de negócios.

Credenciamento

Para participar do evento, é necessário realizar credenciamento prévio por meio deste link.

Serviço

Evento: Abertura da 10ª Edição do Salão do Turismo

Data: Quinta-feira, 7 de maio

Horário: 10h

Local: Centro de Eventos do Ceará - Av. Washington Soares, 999 - Edson Queiroz, Fortaleza - CE

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

Data: 06/05/2026

VOOS INTERNACIONAIS NA REGIÃO NORTE TÊM ALTA DE 37,3% NO 1º TRIMESTRE

Mais de 53,5 mil passageiros passaram pelos aeroportos da região no período, segundo dados da Anac



O movimento é impulsionado pela ampliação da oferta de voos, ligações internacionais a partir de capitais como Belém e Manaus e pelo aumento da demanda por viagens de turismo e negócios. Foto: Gabriel Magacho/Divulgação NOA Belém

A aviação da Região Norte registrou crescimento de 37,3% em voos internacionais no primeiro trimestre deste ano. No período, 53.545 passageiros embarcaram a partir dos aeroportos da região, contra 38.988 no primeiro trimestre de 2025. Os dados são da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), compilados pelo

Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

No mesmo período, o número de voos internacionais partindo da Região Norte passou de 607 em 2025 para 682 em 2026, um crescimento de 12,36%. Por aeroporto, Belém aumentou as decolagens de 210 em 2025 para 276 em 2026, alta de 31,43%. Já Manaus passou de 397 para 405 no período, registrando crescimento de 2,02%.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, ressaltou que o resultado confirma a expansão das conexões da região com o exterior e o fortalecimento de sua posição como ponto estratégico de entrada e saída de passageiros internacionais. "Esse crescimento evidencia o potencial do Norte como porta de entrada para o Brasil e como destino cada vez mais conectado ao turismo global. Estamos ampliando a conectividade aérea regional e fortalecendo a infraestrutura para atrair mais visitantes e impulsionar a economia local", destacou.

Integração e conectividade

O avanço dos voos internacionais no Norte reflete o fortalecimento das conexões, especialmente em rotas para a Europa, América do Sul e América Central. O movimento é impulsionado pela ampliação da oferta de voos, ligações internacionais a partir de capitais como Belém e Manaus e pelo aumento da demanda por viagens de turismo e negócios.

Em Belém, destacam-se as conexões com Lisboa, em Portugal, responsável por 28% dos voos internacionais da capital paraense, e com Zanderij, no Suriname, que representa 18,12% dessas operações.

Já em Manaus, as principais rotas internacionais são com Bogotá, na Colômbia, que concentra 30,8% dos voos, e com o Panamá, responsável por 22% das operações a partir da capital amazonense.

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

Data: 06/05/2026

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE VISITAS TÉCNICAS DURANTE A 7ª EDIÇÃO DAS CARAVANAS DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA

Participantes conheceram as obras do Moegão e o Centro de Prontidão e Resposta a Emergências do terminal, e acompanharam os avanços das iniciativas estratégicas



Participantes conheceram as obras do Moegão e o Centro de Prontidão e Resposta a Emergências do terminal - Foto: Vosmar Rosa/MPor

Os avanços em transformação logística utilizados no Porto de Paranaguá foram destaque no primeiro dia da 7ª edição das Caravanas da Inovação Portuária, promovida pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Durante a programação, a empresa Portos do Paraná, responsável pelos terminais de Paranaguá e Antonina, apresentou um panorama de suas operações e reuniu informações sobre fluxos logísticos, crescimento do setor e projetos estratégicos em andamento.

O momento de debate trouxe uma perspectiva diferente aos participantes desta edição, que puderam perceber, durante a visita técnica, que inovação no ambiente portuário vai além da adoção de tecnologias de ponta, envolve também a melhoria contínua de processos, a integração entre áreas e a capacidade de resposta às demandas operacionais.

“Quando falamos em inovação no setor portuário, não estamos tratando apenas de inteligência artificial ou soluções tecnológicas de ponta. Inovação também é a capacidade de ajustar processos, responder a demandas reais e melhorar a eficiência operacional no dia a dia. Muitas vezes, é essa inovação mais simples e aplicada que gera os maiores ganhos para o sistema portuário”, afirmou o diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos, Tetsu Koike.

Obras

Os participantes fizeram visita técnica às obras do Moegão, uma das mais relevantes intervenções em execução no complexo. A estrutura será responsável pelo recebimento de cargas como soja, milho e farelo, que serão transportadas por meio de correias até os terminais portuários.

Atualmente em fase de montagem mecânica, a obra já conta com galerias instaladas e frentes simultâneas de trabalho nas áreas elétrica, metalmeccânica, sistemas de combate a incêndio e ar comprimido. Com cerca de 400 trabalhadores envolvidos, entre diretos e indiretos, o projeto contempla aproximadamente 1,7 quilômetro de esteiras transportadoras.

De acordo com o engenheiro de segurança do consórcio responsável pela obra, Felipe Zepeline, a execução tem exigido planejamento integrado diante das diversas interfaces e da convivência com operações já existentes no entorno. “São várias disciplinas atuando ao mesmo tempo, o que exige organização para manter o cronograma dentro do previsto”, afirmou.

Além do avanço físico, o Moegão é considerado estratégico para o reequilíbrio da matriz logística do porto. Atualmente, cerca de 80% das cargas chegam por via rodoviária e 20% por ferrovia. Com a nova estrutura, a expectativa é ampliar a participação do modal ferroviário.

Outro local apresentado aos participantes durante a programação foi o Centro de Prontidão e Resposta a Emergências, que é um setor dentro do Porto essencial para a segurança das operações portuárias. O espaço é preparado para atuar em situações como incêndios, vazamentos de produtos químicos e derramamentos de óleo, o que garante uma resposta rápida a eventuais ocorrências.



Segundo o gerente operacional da empresa responsável pelo atendimento emergencial, André Wolinski, a preparação é fundamental para a atividade portuária. “O porto precisa estar pronto para qualquer situação. A capacidade de resposta é essencial para garantir a segurança das operações e do meio ambiente”, destacou.

Comitê de Inovação

Desde a criação do Comitê de Inovação da Portos do Paraná, a proposta tem sido buscar inspiração em iniciativas que relacionem inovação até mesmo de outros portos e aproximar a autoridade portuária de empresas, startups e instituições locais, com foco na promoção da cultura da inovação.

Ao longo desse trabalho integrado com vários profissionais com diversas formações, o comitê passou a promover atualizações estratégicas e viabilizar projetos inovadores, contando, inclusive, com orçamento próprio.

Entre as iniciativas destacadas estão parcerias com empresas e startups locais, além de projetos como Climatempo e 14Sea, voltados ao aumento da eficiência operacional e à modernização da gestão portuária.

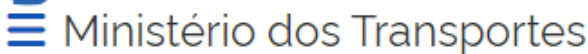
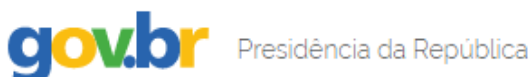
“Ter um comitê de inovação no Porto com profissionais de diferentes formações e áreas permite inovar, muitas vezes, sem a necessidade de grandes investimentos em equipamentos”, disse o coordenador de Monitoramento e Qualidade da Diretoria de Meio Ambiente, Vader Zuliane Braga.

Proposta das caravanas

Com caráter itinerante, as Caravanas da Inovação Portuária se estruturam em três eixos principais: Inspirar, que é voltado à promoção da cultura da inovação; Compartilhar, que envolve a troca de experiências em pesquisa, desenvolvimento e inovação; e Conectar, que promove a articulação entre atores públicos, privados e acadêmicos.

Os resultados dos debates propostos são as chamadas “riquezas” das caravanas, que são um conjunto de propostas e diretrizes que orientam ações futuras e contribuem para o fortalecimento da agenda de inovação e de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) nos portos brasileiros.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/05/2026*



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA 49 QUILÔMETROS DA BR-316 EM ALAGOAS NESTA SEXTA (8)

Obra foi executada por meio do programa Revitaliza-BR, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

O ministro dos Transportes, George Santoro, anunciará novos investimentos em logística para Alagoas nesta sexta-feira (8). Pela manhã, o chefe da pasta cumpre agenda em Canapi, para a entrega de 49 quilômetros de melhorias de pavimentação da BR-316, executadas por meio do programa Revitaliza-BR, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Até maio de 2026, já foram investidos R\$40,7 milhões, de um total de cerca de R\$213 milhões destinados a obras ao longo de mais de 158 quilômetros de extensão da rodovia. As intervenções beneficiam nove municípios no entorno da estrada.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Entrega da revitalização da BR-316/AL

Data: sexta-feira, 8 de maio

Horário: 10h

Local: Rua Cipriano Gomes da Silva, Canapi/AL (em frente à estátua de São José)

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

Data: 07/05/2026

NOVA JORNADA DO INSTRUTOR: ALUNOS PODERÃO BUSCAR INSTRUTORES E AUTOESCOLAS POR LOCALIZAÇÃO

Funcionalidade disponível no app CNH do Brasil amplia a autonomia do candidato e simplifica a formação de condutores em todo o país



Jornada do Instrutor organiza etapas da CNH e aproxima alunos de profissionais autorizados. Foto: Michel Corvello/MT

A formação de condutores no Brasil passa a contar com mais praticidade e menos burocracia. O Ministério dos Transportes lançou, nesta quarta-feira (6), a Nova Jornada do Instrutor, iniciativa que moderniza o processo de obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A principal novidade é a possibilidade de o próprio candidato buscar instrutores de direção e autoescolas por localização, consultar avaliações de quem já passou pelas aulas e entrar em contato pelo WhatsApp. Tudo isso está disponível gratuitamente no aplicativo CNH do Brasil.

“A expectativa é acelerar cada vez mais a implementação do programa. Essa ferramenta garante condições mais equilibradas entre instrutores autônomos e autoescolas, garantindo que a escolha seja do aluno, que tem liberdade para decidir com quem vai aprender a dirigir”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) desenvolveu o recurso, que conecta alunos, instrutores autorizados e autoescolas em todo o território nacional. Na prática, após a aprovação no exame teórico, o usuário passa a ter mais autonomia para escolher como e com quem deseja realizar as aulas práticas. O usuário pode filtrar por localização e falar diretamente com o profissional ou autoescola.

Facilidade e segurança

Os instrutores autônomos ou de autoescolas podem realizar o cadastro pelo próprio aplicativo. O novo sistema permite o envio de documentos, validação automática dos requisitos necessários, além do curso teórico que está disponível desde o lançamento da CNH do Brasil, em dezembro de 2025.

Outro avanço importante é a criação da carteirinha digital do instrutor, disponível no app, e que funciona como um documento oficial para comprovar que é um instrutor credenciado. Além disso, os instrutores já cadastrados nos sistemas dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) terão até o dia 6 de julho de 2026 para atualizarem seus dados dentro da plataforma CNH do Brasil, para garantir que os alunos tenham acesso a contatos corretos e atualizados.

Sistema nacional e integrado



Com a Nova Jornada do Instrutor, a integração com os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) passa a ser em tempo real. Todas as informações são registradas automaticamente no Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach), o que cria um fluxo digital e padronizado em todo o país.

“O programa CNH do Brasil já permite que o instrutor atue de forma desvinculada, registrando as aulas diretamente no sistema. Agora, com a integração ao aplicativo, fica mais fácil e intuitivo tanto para o cidadão quanto para o profissional, além de facilitar a gestão pelos Detrans, com uma base ainda mais integrada no Renach”, disse o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

CNH do Brasil

Dados mais recentes da Senatran mostram o aumento de recorde na realização de exames, cursos e emissão de carteiras de motorista, o que indica que o programa CNH do Brasil está cumprindo seu objetivo de ampliar o acesso à habilitação e a segurança viária.

Desde o lançamento do programa, 5,4 milhões de pessoas iniciaram o processo para tirar a primeira habilitação pela plataforma e 211 mil condutores se inscreveram no curso de formação para instrutores de trânsito.

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

Data: 07/05/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: A BOA NOTÍCIA DO TCU

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) divulgada nessa quarta-feira, dia 6, foi uma boa notícia para o maior projeto de infraestrutura do setor portuário brasileiro. Ao revogar a suspensão do aporte federal de R\$ 2,6 bilhões, a Corte de Contas sinaliza que a confiança institucional entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e os órgãos de controle está sendo restaurada. Defender o rigor do TCU nesse processo não é burocracia, mas sim a garantia de que uma obra de R\$ 6,8 bilhões não se torne um labirinto financeiro sem saída. A governança interfederativa é o “alicerce invisível” que permitirá que o túnel submerso saia do papel com segurança jurídica e transparência absoluta.

A importância estratégica do túnel Santos-Guarujá transcende a mera ligação viária; trata-se de um gargalo logístico histórico que afeta a eficiência do maior porto da América Latina. A estrutura financeira da PPP, que divide o custo entre os governos federal e estadual (R\$ 2,6 bilhões cada) e a concessionária Mota-Engil, exige uma engenharia contratual inédita. O TCU agiu corretamente ao pontuar que a simples disponibilidade de caixa da APS não bastava. Em um projeto que envolve recursos da União, do Estado de São Paulo e capital privado, a rastreabilidade e a definição clara de quem fiscaliza cada centavo são fundamentais para evitar desequilíbrios contratuais futuros.

O avanço paralelo da parcela estadual, com o financiamento de R\$ 2,5 bilhões via Banco do Brasil, reforça a viabilidade do empreendimento. O aval da Secretaria do Tesouro Nacional para este empréstimo demonstra que, apesar das idas e vindas burocráticas e das atualizações legislativas em São Paulo, o projeto possui solidez técnica. A governança agora em discussão — que integra a fiscalização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) — cria um modelo de janela única de controle, onde os dois entes federados e os órgãos reguladores conversam na mesma língua para monitorar o cronograma físico e financeiro da obra.

Mas a revogação é uma “luz verde” condicional. O aporte federal continua atrelado à formalização definitiva dos instrumentos de controle. O Brasil de 2026 não aceita mais obras por “acordos verbais” ou protocolos frágeis; a complexidade do túnel submerso exige que a APS e o Governo de São Paulo

entreguem uma estrutura de prestação de contas que sirva de modelo para futuras parcerias interfederativas. Com o financiamento estadual garantido e o aporte federal destravado, o Porto de Santos caminha finalmente para ter uma logística mais eficiente e integrada de forma definitiva e moderna.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - FERROGRÃO: UMA CORRIDA DE OBSTÁCULOS? (*)



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secetário-executivo do Ministério dos Transportes

opinio@portalbenews.com.br

“Houston, we have a problem!”

(Jim Lovell, comandante da nave Apollo-13, em 13.4.1970)

A Ferrogrão está em gestação há 14 anos. Patina há cinco no Supremo Tribunal Federal (STF), aguardando o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 6.553, que discute a constitucionalidade da Lei nº 13.452/17 (limites do Parque do Jamanxim). Mas, tanto em manifestações públicas como nas sustentações orais dos que contestam o projeto, o principal pleito é a realização de “Consultas Livres, Prévias e Informadas – CLPI” (OIT-169). Em março, o Tribunal de Contas da União (TCU) deu sua contribuição para o vai-não-vai: ampliou a pauta de condicionantes e tarefas a serem previamente cumpridas para estudos, modelagem, leilão e sua outorga.

Visando examinar essa corrida de obstáculos, a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (Anut), entidade que congrega 90 dos maiores clientes logísticos do País, promoveu no último 30/ABR painel cujo título também dá nome a este artigo.

Qual o problema?

Em síntese, logramos (a proeza de), a um só tempo, obstaculizar projetos infraestruturais sem efetivamente proteger os indígenas. E nem se fale de cuidados médicos e tratamentos dentários, de avanços em educação e serviços públicos. Longe disso: até seus modos de vida históricos têm sido ameaçados; assim como daqueles cujos antepassados imigraram para a Amazônia há 100 ou 200 anos. Exemplos?

Projetos infraestruturais: além da FG; vale lembrar dos projetos de dragagem, estruturação de hidrovias e da BR-319. E, também, de equipamentos logísticos implantados há décadas, em operação e importantes para a economia regional, como o terminal arrendado do Porto de Santarém e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), ameaçados neste início de ano.

Indígenas e povos tradicionais: quem não está a par, basta ler o mais recente Informe Especial do “Fórum Brasileiro de Segurança Pública” sobre a Amazônia (NOV/25); assim como vários recortes desse estudo publicados pela grande imprensa, sites confiáveis e até internacionalmente (Washington Post, p.ex). Tomará conhecimento do (acelerado) avanço das explorações irregulares de áreas indígenas e/ou avanço das facções, especialmente nas regiões ribeirinhas. Dúvida: teriam tais comunidades sido consultadas por meio de CLPIs?

Ou seja: “Houston, we have a problem!”.

1 - O Brasil precisa deste projeto? Por quê?

A pergunta da ANUT é mais que pertinente e oportuna. Aliás, como nação, já deveríamos ter a resposta assentada há anos. Mas, a rigor, hoje, não é possível ir além de um “depende”. Depende do que queremos e projetamos para o futuro da região.



A resposta será SIM se o objetivo brasileiro for algum subconjunto de maior competitividade no mercado internacional, aumento de exportações, desenvolvimento econômico (da região e do Brasil), segurança alimentar (do Brasil e do Mundo), redução de emissões (de gases do efeito estufa/GEE e de particulados), maior eficiência e/ou aceleração na transição energética, maior segurança (das cargas e das populações litorâneas).

A resposta será NÃO se o objetivo, explícito ou implícito, for a manutenção do status quo. Seja um status quo imaginado, idealizado, seja o status quo real, em linhas gerais descrito anteriormente.

Logística, transporte não é um fim em si mesmo. É meio para um determinado fim, para um objetivo estabelecido. Parte (ou origem) do imbróglio da FG decorre da falta de uma clara e legitimada definição de um plano e estratégia, institucionalmente legitimado, de médio/longo prazo para a região. Na verdade, de um projeto nacional.

A boa notícia é que tanto há benchmarkings internacionais como, até, manuais para tanto, geralmente produzidos pelas agências multilaterais a partir de experiências de outros países.

2 - Quais os condicionantes para sua (FG) viabilidade?

“Problemas ambientais” é quase um bordão. Sim, essa é a razão invocada para a ADI nº 6.553. Há que se ter claro, todavia, que há “questões ambientais” reais, concretas; mas, também, muitas vezes elas são usadas como fachadas para interesses outros: econômicos, políticos, corporativos, ideológicos, etc.

Apesar de não ser o foco principal do painel, importante registrar-se que, além do ambiental, é possível identificar, ao menos, dois outros gargalos para a implantação da FG. Dois outros condicionantes:

Institucional: a implantação da FG requer: a) Alinhamento dos órgãos de governo/estado (p.ex: Funai e Ibama; TCU e Advocacia-geral da União/AGU); b) Governança; a começar dos processos decisórios de outorgas, articulações e regulação.

Econômico-financeiros: a implantação de um empreendimento de R\$ 33 bilhões de capex (segundo última atualização do Programa de Parceria de Investimentos/PPI, da Casa Civil da Presidência da República), algo entre US\$ 6 bilhões e US\$ 7 bilhões, é um grande desafio em qualquer país do mundo: capital próprio, financiamentos, garantias; etc. Se, por suas características físico-operacionais, ele só começar a auferir receitas com seus 933 km totalmente implantados – o que levará de sete a dez anos (diferentemente da ferrovia autorizada da Rumo no MT, que deve inaugurar seus primeiros 162 km nos próximos meses), o desafio será ainda maior. A nova política envolvendo o mecanismo denominado “Viability Gap Fund – VGF”, recém anunciada pelo Ministério dos Transportes, pode vir a ser uma boa contribuição para aliviar seu fluxo de caixa e viabilizar a FG.

3 - OIT-169: urgência na sua regulamentação?

Sim! “Regulamentação já”, como proposto recentemente nesta coluna, visto que ela é um “condicionante incontornável para a infraestrutura brasileira”, como examinado em artigo anterior.

Vale lembrar, para quem não está tão afeito ao tema, que a OIT-169 é uma “Indigenous and Tribal Peoples Convention”; aprovada em 1989, atualmente ratificada por 24 dos 193 países-membros da ONU, sendo 15 latino-americanos.

Sua regulamentação é inadiável, seja para o mencionado alinhamento entre órgãos de governo, seja para sintonizar o modus operandi brasileiro, na sua aplicação, aos objetivos e “melhores práticas” da Convenção.

Um exemplo é o papel das CLPIs no processo decisório dos planos/projetos: aparentemente é dominante no Brasil a ideia de que manifestação contrária de uma comunidade indígena, consultada, impede a implantação do projeto. Ou seja, na prática, é como se ela tivesse poder de veto quanto ao



implantá-lo. SMJ essa não é a orientação da própria OIT como, p.ex. nos seus nove documentos complementares disponíveis no “toolbox” (ILO, em inglês).

No primeiro, “Understanding the Indigenous and Tribal Peoples Convention”, quando trata das consultas (pg. 15), a orientação é clara: “Conforme estipulado no Artigo 6, as consultas devem ser realizadas de boa-fé e com o objetivo de obter acordo ou consentimento. Nesse sentido, a Convenção nº 169 não confere aos povos indígenas o direito de veto,...”.

Mas, além da questão do veto, há outros temas subjetivos que têm ensejado interpretações controversas na aplicação da OIT-169 no Brasil; bem como meia dúzia de disfuncionalidades operacionais e administrativas que foram se consolidando. A principal delas: se a CLPI é parte do processo (trifásico) de licenciamento ambiental, ou deve precedê-lo?

Mas a regulamentação não é tudo. É, apenas, um primeiro passo. É necessário também avançar-se na forma de planejar, projetar, modelar empreendimentos infraestruturais. Principalmente os greenfield (como a Ferrogrão).

Aliás, o fato de (ainda) estarmos discutindo tal pendência, a necessidade de regulamentação, pode até ser visto como um indicador do quanto o Brasil está aquém do que vem sendo praticado em outros países.

Como exemplo, Austrália, USA e principalmente Canadá. Esses três países são exemplos inspiradores por, pelo menos, dois motivos: a) De um passado nebuloso na relação com os povos indígenas, aborígenes, tradicionais (Hollywood que o diga!), hoje estão entre aqueles com melhores práticas. Ou seja: mostram que, sim, é possível mudar! b) Nenhum é signatário da OIT-169. Isso demonstra que a Convenção não é o único instrumento para tratamento de tais questões. Não é condição sine qua non.

Todos os três têm detalhados manuais orientativos de como tratar a questão. Também inúmeros projetos infraestruturais, com a participação dos povos tradicionais, nos quais é possível observar: a) Desenvolvimento humano (educação e saúde; p.ex); b) Serviços públicos (acessos, energia, comunicação, p.ex); c) Cotas de empregos (nas obras) e implantação de empreendimentos conexos; d) Royalties (fundos); e) Preservação e restauração de sítios históricos específicos.

4 - Que estratégias devem ser adotadas para a implantação?

Há duas inspirações que, certamente, contribuem para definir-se uma estratégia eficaz para a implantação da Ferrogrão. Como premissa, vale resgatar o velho Einstein: “Insanidade (loucura) é esperar resultados diferentes fazendo sempre a mesma coisa”. E, na busca de soluções, a sabedoria milenar chinesa: “Diante de impasses, mais importante que tentar uma solução, é formular o problema de forma diferente”.

Como pontapé para esse debate, meia dúzia de sugestões:

- a) Opiniões sempre existirão; mas com mais informações, devemos errar menos e acertar mais.
- b) Primado da negociação, em oposição ao “lugar de fala”, ao hermetismo, à ideia de “veto”.
- c) Regulamentação; alinhada tanto ao espírito e instrumentos da OIT-169, como às melhores práticas, de uma forma geral.
- d) Seria muito útil a realização de missão/visita técnica a esses países, para se conhecer a realidade de perto: preferencialmente plurais, envolvendo governos, empresários e lideranças de populações tradicionais.
- e) Por que não encontros entre povos tradicionais brasileiros e desses países; na linha das missões/encontros entre empresários brasileiros e estrangeiros, quando para destravar o programa brasileiro de concessão rodoviária, no início dos anos 1990?
- f) Projeto piloto é a melhor forma de se experimentar e calibrar mudanças. E a Ferrogrão talvez seja o melhor “case” para tanto. Oportunidade de transformar um projeto ferroviário em um projeto de corredor de desenvolvimento; desenvolvimento sustentável, como estimulam as agências multilaterais.

Difícil? Sim. Impossível? Não!

(*) Baseado na intervenção inicial do autor no debate da ANUT; ao lado de Guilherme Quintella (EDLP); Alex Carvalho (FIEPA); e Edeon Vaz (Adecon).

Frederico Bussinger escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

LOGÍSTICA, TRANSPORTE NÃO É UM FIM EM SI MESMO. É MEIO PARA UM DETERMINADO FIM, PARA UM OBJETIVO ESTABELECIDO. PARTE (OU ORIGEM) DO IMBRÓGLIO DA FG DECORRE DA FALTA DE UMA CLARA E LEGITIMADA DEFINIÇÃO DE UM PLANO E ESTRATÉGIA, INSTITUCIONALMENTE LEGITIMADO, DE MÉDIO/LONGO PRAZO PARA A REGIÃO

APARENTEMENTE É DOMINANTE NO BRASIL A IDEIA DE QUE MANIFESTAÇÃO CONTRÁRIA DE UMA COMUNIDADE INDÍGENA, CONSULTADA, IMPEDE A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO. OU SEJA, NA PRÁTICA, É COMO SE ELA TIVESSE PODER DE VETO QUANTO AO IMPLANTÁ-LO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

BRASIL EXPORT - INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR PAUTAM REUNIÃO DO BRASIL EXPORT EM BRASÍLIA

Encontro do Conselho Nacional de Infraestrutura de Transportes discutiu concessões, telecomunicações, relações internacionais e oportunidades no Mercosul e na Ásia

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, fez a abertura da reunião e falou sobre as ações de trabalho previstas para este ano, como o Mercosul Export, em Buenos Aires. Ao comentar massa salarial recorde e menor nível de inflação acumulada em quatro anos, Lula diz que ainda é pouco para a população

Reunido na Casa Brasil Export, em Brasília, nesta quarta-feira (6), o Conselho Nacional de

Infraestrutura de Transportes do Brasil Export debateu os caminhos para a infraestrutura brasileira com empresários, políticos e autoridades do setor.

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, fez a abertura da reunião e falou sobre as ações de trabalho previstas para este ano, como o Mercosul Export, previsto para os dias 14 e 15 de maio em Buenos Aires, na Argentina. Na terça-feira (5), Julião também assinou o termo de cooperação estratégica que instalou a Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDInfra).

Marcella Cunha, diretora-presidente da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), contou sobre as expectativas da participação do Mercosul Export. Ela frisou que os participantes poderão entender sobre o mercado argentino por meio da visita a uma companhia local.

A avaliação de Alexandre Barreto de Souza, superintendente-geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), é de que o órgão tem estado com olhar atento ao setor de infraestrutura. “O Cade também tem agido em diálogo com as agências reguladoras”, citou.

“Eu posso assegurar que o Cade está permanentemente atento e disponível para participar de debates públicos e contribuir à medida do que for possível com o setor”, completou o superintendente.



O presidente da Telebras, Hermano de Albuquerque, contou as transformações ocorridas na companhia, que passou de ser uma estatal para uma empresa de economia mista e com listagem na bolsa de valores. Segundo ele, a empresa é a mais importante do governo que faz telecomunicações, responsável pela infraestrutura e tecnologia.

“A Telebras passa por uma grande transformação, que passou de ser uma empresa de conectividade e se tornou também de soluções digitais”, afirmou. Segundo o presidente da companhia, a empresa atende milhares de postos de saúde, escolas públicas, provedores de internet, tem 27 anéis ópticos em todas as capitais do país, além de ter dois data centers.

Segundo ele, a Telebras tem dois serviços de satélite fibra para as regiões mais remotas do país. “Nos lugares que não existem fibra ótica, nós oferecemos serviços de conectividade através dos satélites”, completou.

China e Japão

No evento, o deputado federal Daniel Almeida (PCdoB-BA), presidente do Grupo Parlamentar Brasil - China, afirmou que as relações entre os dois países se consolidaram nos últimos anos. O parlamentar também citou que os congressistas dos países fazem um intercâmbio, a cada dois anos, para manter os diálogos.

“O Brasil não quer perder em ampliar as relações com todos os povos e todas as nações”, disse ao citar o encontro do presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT) com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump (Republicanos).

Segundo o parlamentar, as discussões no grupo Brasil-China estão sendo pautadas pela capacidade de circulação de mercadorias, de forma mais eficiente, questões ferroviárias, portuárias e de rotas mais acessíveis entre os dois países.

“Estar aqui neste Fórum, com a qualidade que ele tem, nos coloca em um lugar de privilégio”, ressaltou o deputado federal Daniel Almeida.

Em sua manifestação, o deputado federal Luiz Nishimori (PSD-PR) destacou que tem atuado em seus mandatos para firmar os diálogos com o Japão. Ele é presidente do Grupo Parlamentar Brasil-Japão na Câmara dos Deputados.

“Acredito que já levei mais de 800 empresários ao Japão, porque todos os anos faço missões econômicas de amizade com o país”, descreveu. Segundo o parlamentar, as ações têm gerado resultados significativos. Ele explicou que, só na carne de frango consumida no país oriental, cerca de 60% é de origem brasileira.

“Hoje nós temos uma grande oportunidade de vender muitas mercadorias ao Japão, já que o país tem pouca matéria-prima”, explicou. Nishimori citou que os minerais das chamadas terras raras também têm grande potencial de negócio com o governo e empresas japonesas.

Após a reunião, houve o lançamento do livro “Bahia: Urgências do Presente”, do ex-senador Waldeck Ornêlas. O ex-parlamentar contou que a obra aborda as condições das rodovias, ferrovias e demais modais do Estado e as expectativas de melhorias para o desenvolvimento econômico da região. Logo em seguida, os conselheiros fizeram o plantio de mudas de árvores no jardim da Casa Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

POLÍTICA - CONSELHO DE ÉTICA SUSPENDE DEPUTADOS

Marcos Pollon (PL-MS), Marcel van Hattem (Novo-RS) e Zé Trovão (PL-SC) receberam 60 dias de suspensão por ‘motim’. Decisão precisa ser confirmada pelo Plenário

Da Agência Brasil



Mesmo com a decisão do Conselho de Ética, o deputado Zé Trovão disse que se for preciso tomar a Mesa Diretora novamente vai fazê-lo

O Conselho de Ética da Câmara dos Deputados suspendeu por 60 dias os mandatos dos deputados Marcos Pollon (PL-MS), Marcel van Hattem (Novo- -RS) e Zé Trovão (PL-SC), por quebra de decoro.

A suspensão foi motivada pelo motim realizado pelos parlamentares no plenário da Casa em favor da anistia aos golpistas condenados no contexto do 8 de janeiro de 2023.

O resultado da votação do Conselho de Ética ainda precisa ser confirmado, em plenário, por pelo menos 257 votos. Os deputados alvos das representações ainda podem recorrer da decisão à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

Em agosto de 2025, deputados e senadores da oposição pernoveram nos plenários do Congresso Nacional, impedindo a realização das sessões, em protesto contra a prisão do ex-presidente Jair Bolsonaro, e exigindo a votação do projeto de lei da anistia aos golpistas.

Em resposta, o presidente da Câmara, deputado Hugo Motta (Republicanos-PB), pediu o afastamento de 14 deputados envolvidos no motim. Já o corregedor da Câmara, deputado Diego Coronel (PSD-BA), sugeriu ao Conselho de Ética a suspensão dos mandatos dos três parlamentares que tiveram os processos analisados.

Votação

Após nove horas de debates, o Conselho de Ética aprovou, nesta terça-feira (5), os pareceres apresentados contra os deputados alvos das representações. No caso do deputado Pollon, foram 13 votos contra quatro. Já Van Hattem e Zé Trovão tiveram a suspensão aprovada por 15 votos contra quatro.

O deputado Zé Trovão classificou a decisão como perseguição, dizendo que tomaria novamente a Mesa. “E digo mais, se for preciso tomar a Mesa novamente, em algum momento da história, para defender quem me elegeu, assim eu o farei.”

Já o deputado Marcos Pollon destacou que nunca teria quebrado o decoro durante seu mandato. “Sempre mantive um debate de alto nível. Só que a humanidade grita mais alto para quem tem sangue correndo nas veias. O grau de injustiça que nós estamos vendo no nosso país é absurdo”, lamentou.

Por sua vez, o deputado Marcel van Hattem destacou que o motim no plenário da Câmara teria sido uma manifestação pacífica.

“Assim como foi feito no Senado – Senador Girão, Senador Sérgio Moro esteve aqui conosco dando solidariedade também –, onde nada aconteceu. Nós vimos lá, sim, bom senso, respeito à democracia, respeito à oposição. Aqui nós estamos vendo a mais pura e simples perseguição”, destacou em sua defesa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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



NO MOMENTO CERTO

O Palácio do Planalto mantém seus planos de dar “uma resposta” às recentes derrotas que teve no Senado - especificamente a não aprovação da indicação do advogado-geral da União Jorge Messias a uma vaga no Supremo Tribunal Federal (STF) e, ainda, a derrubada do veto presidencial à Lei da Dosimetria. A reação aos senadores considerados “traidores” deve ser conhecida nos próximos dias, logo que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva volta de sua viagem a Washington. Mas a represália ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), só deve ser executada após as eleições. A Presidência não quer colocar em risco projetos importantes e que estão em tramitação na Casa, como a PEC da Segurança Pública e o projeto de lei do fim da jornada 6 x 1.

DEMISSÕES

Mas assim que passarem as eleições, a vendetta do Planalto será executada, com as demissões dos ministros Waldez Góes (Integração e Desenvolvimento Regional) e Frederico Siqueira (Comunicações), ligados a Alcolumbre. Ao menos, esse era o plano até o final da tarde dessa quarta-feira, segundo fontes ligadas à Casa Civil.

NOMEAÇÕES NA ANTAQ

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, nomeou 30 candidatos aprovados na última edição do Concurso Público Nacional, para o cargo de Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. Desse total, a maioria irá atuar nos escritórios do órgão em Manaus (AM) - oito terão a capital amazonense como base. Os demais destinos são: Brasília (sete), Belém (seis), Santarém (quatro), Santos (dois), Rio de Janeiro (dois) e Florianópolis (um). As nomeações constam de portaria publicada na edição de hoje (dia 7) do Diário Oficial da União.

GANHOS MODERADOS

As grandes transportadoras globais de contêineres encerraram o ano de 2025 com um lucro operacional (antes da dedução de juros e impostos, o Ebit) combinado de US\$ 15,4 bilhões, consolidando um cenário de moderação nos ganhos após o ciclo extraordinário dos anos anteriores. Segundo análise da consultoria Sea-Intelligence, embora esse montante represente uma queda acentuada em comparação aos US\$ 35,4 bilhões de 2024, o setor conseguiu evitar uma retração drástica, mantendo níveis de rentabilidade que ainda superam os parâmetros observados no período pré-pandemia.

NO AZUL

Todas as grandes companhias que divulgaram seus balanços permaneceram operando no azul. A Cosco liderou o desempenho financeiro do setor com o maior Ebit, US\$ 4,93 bilhões, seguida pela Evergreen, com US\$ 2,36 bilhões, pela OOCL, US\$ 1,54 bilhão, e pela Maersk, US\$ 1,39 bilhão. Maior empresa de transporte marítimo de contêineres do mundo, a MSC não teve seus números analisados pois não publica relatórios financeiros detalhados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

POLÍTICA - “NÃO HAVERÁ REDUÇÃO DE SALÁRIO”, DIZ DURIGAN

Segundo, Ministro da Fazenda, governo vai incluir essa proteção em qualquer medida aprovada pelo Congresso para o fim da escala 6x1

Do Estadão Conteúdo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse que o aumento de produtividade obtido com o uso de novas tecnologias possibilitará que a redução da escala de trabalho 6x1 seja implementada sem que haja corte nos salários dos trabalhadores.

Durigan participou, nesta quarta-feira (6), do programa Bom Dia, Ministro, produzido pela Empresa Brasil de Comunicação (EBC). Durante a entrevista, ele disse que mudanças estruturais no mundo do trabalho resultaram em avanços em termos de produção.



Dario Durigan disse que o uso de novas tecnologias possibilita redução da escala de trabalho sem corte nos salários dos trabalhadores

“O mundo avançou. As pessoas estão mais produtivas e há ganhos digitais, de comunicação. É preciso reconhecer isso e não passar a conta para a população”, argumentou o ministro ao reafirmar o compromisso do governo com a defesa dos interesses dos trabalhadores, de forma a garantir que a redução da escala não venha acompanhada de reduções salariais.”

“Vamos fazer questão de incluir, em qualquer medida que seja aprovada no Congresso, a proteção à não redução de salário. Não vai haver redução de salário”, disse.

O ministro lembrou que três em cada dez trabalhadores brasileiros cumprem jornada de seis dias por semana, e que a maioria recebe até dois salários mínimos.

“Estamos falando de 80% que ganham até dois salários mínimos. É o trabalhador de mais baixa renda. Quem tem mais alta renda está conseguindo escalas mais razoáveis. A ideia é reconhecer o ganho de produtividade e fazer com que a gente transacione de uma realidade em que a pessoa tem um dia para descansar, para dois dias de descanso”, argumentou.

Convenções coletivas

Em outro aspecto igualmente importante, o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, defendeu a criação de uma lei para tratar das convenções coletivas em casos específicos para o fim da escala 6x1.

De acordo com o ministro, há questões que precisam ser tratadas e não cabem na proposta de emenda à Constituição (PEC). “Fica aqui uma ponderação ao presidente Hugo Motta de que é necessário estalar o PL (projeto de lei) que tem o relatório pronto na Comissão de Trabalho”, declarou Marinho. É preciso prever o papel das negociações, representantes de trabalhadores, representantes de empregadores, para cuidar das especificidades.”

As declarações ocorreram durante audiência pública da comissão especial sobre a proposta de redução de jornada, na tarde desta quarta-feira, 6, na Câmara dos Deputados. “Na minha opinião, nós devemos ter uma lei que diz: redução da jornada máxima de 44 para 40 horas semanais, e a negociação coletiva pode dar conta da escala de jornada”.

Segundo o ministro, é possível colocar no projeto de lei que uma das folgas seja no fim de semana, mas é preciso perguntar ao trabalhador quando quer folgar. “Eu não posso dizer para as trabalhadoras de um salão de beleza que ela não vai trabalhar aos sábados. É o principal dia de faturamento. Então, nós temos que ouvir os trabalhadores o que desejam em relação a isso. Uma convenção coletiva dá conta”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

POLÍTICA – RELATOR APOIA 2 DIAS DE DESCANSO, MAS QUESTIONA APLICAÇÃO **Do Estadão Conteúdo**

O relator da comissão especial sobre o fim da escala 6x1, deputado federal Leo Prates (Republicanos-BA), afirmou que tem dúvidas sobre a fixação da condição consecutiva para os dois dias de descanso, durante audiência pública do colegiado com o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, nesta quarta-feira 6, na Câmara dos Deputados, em Brasília.

Na ocasião, Prates disse que foi perguntado por uma mãe de uma pessoa com autismo se poderia escolher as quartas-feiras como um dos dias de descanso. O deputado disse ter respondido que a questão está sob debate. “Essa coisa dos dois dias consecutivos é uma coisa que eu ainda tenho dúvidas”, disse o parlamentar.

Ele acrescentou: “Eu acho que os dois dias devem ser garantidos, mas os consecutivos, eu ainda tenho, e eu quero dizer com muita clareza, muitas dúvidas em relação ao arranjo produtivo.”

Na ocasião, o relator da proposta também respondeu à colocação do ministro do Trabalho sobre a necessidade de aprovar um projeto de lei para estabelecer regras para as especificidades.

Segundo Prates, é necessário instituir uma regra geral na Constituição, e os casos específicos devem ser tratados separadamente. “Há um PL tramitando que pode trazer outras especificidades”, disse Prates, sobre outro projeto que está em andamento na Comissão do Trabalho da Câmara.

“Mas se a gente construir outra Constituição dentro da Constituição, acho que a gente acaba com o que a gente tem de mais bonito”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

POLÍTICA - APÓS TENSÃO, LULA SE REÚNE COM TRUMP

Após críticas aos EUA e crise com expulsão de agentes federais nos dois países, presidente brasileiro tem encontro com o americano nesta quinta

Do Estadão Conteúdo



Lula desembarcou no final da noite desta quarta-feira nos EUA. Ele deve levar a Trump, entre outros assuntos, proposta de combate ao crime organizado

Fragilizado após derrotas no Congresso Nacional, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva se encontra nesta quinta-feira, 7, com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, para uma “visita de trabalho” - uma reunião menos formal do que uma “visita de Estado”, com menos protocolos e cerimoniais.

A visita de Lula a Washington vinha sendo adiada desde março, quando os governos não encontraram uma data para a pretendida reunião, articulada desde o fim do ano passado e combinada em janeiro, em telefonema entre Lula e Trump.

A reunião, prevista para março, foi adiada em meio à escalada da tensão no Oriente Médio, envolvendo a guerra no Irã. O que, inicialmente, esbarrava em uma compatibilidade de agendas, também esbarrou nas prioridades do governo americano.

Nesta quinta-feira, Lula levará uma pauta focada na discussão sobre uma possível parceria no controle de fluxo financeiro de organizações criminosas transnacionais, tarifas, minerais raros, regulação de big techs, energia e petróleo e questões diplomáticas.

Nas últimas semanas, Lula subiu o tom em críticas diversas a Trump, e os governos viveram uma crise diplomática que envolveu a expulsão de agentes policiais.

A reunião deste mês é vista por interlocutores do presidente Lula “em um bom momento”, em que os EUA e Irã debatem um acordo de paz e, se houver avanços em acordos comerciais e em relação aos temas de segurança pública, com dividendos políticos às vésperas do período eleitoral.



Outro argumento utilizado para que o encontro não fosse postergado é justamente a aproximação das eleições brasileiras. O temor de integrantes do governo é que o encontro não acontecesse nos meses que antecedem o pleito.

Segurança em pauta

O vice-presidente da República Geraldo Alckmin afirmou na terça-feira, 5, que o encontro do presidente Lula com Trump será uma boa oportunidade para os dois países assinarem acordos em várias áreas.

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

POLÍTICA - ANTES DE VIAJAR, PRESIDENTE RECEBEU CREDENCIAIS DE NOVOS EMBAIXADORES

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva recebeu, nesta quarta-feira (6), as credenciais de sete novos embaixadores no Brasil. As cerimônias reservadas foram realizadas pela manhã no Palácio do Planalto.

Com isso, estão habilitados a despachar no país os representantes das seguintes nações: Yasushi Noguchi, do Japão; Víctor Manuel Cairo Palomo, de Cuba; Ike Desmond Antonius, do Suriname; Patrick John U. Hilado, das Filipinas; Jean-Victor Harvel Jean-Baptiste, do Haiti;

Song Se Il, da Coreia do Sul; e Alexandre Herculano Manjate, de Moçambique.

Tradicionalmente, os governos fazem consultas ao país no exterior sobre a indicação de um novo embaixador para atuar em seu território. Na diplomacia, a consulta é chamada de agrément, que pode ser concedida ou não.

O embaixador, então, assume o posto após a entrega de documentos enviados pelo presidente de seu país ao governo do país onde atuará.

A apresentação das cartas credenciais ao presidente da República é uma formalidade que aumenta as prerrogativas de atuação do diplomata no Brasil. Caso a credencial não seja recebida pelo presidente, o embaixador não pode representar seu país em audiências ou solenidades oficiais, por exemplo.

Ainda falando sobre diplomacia, o presidente afirmou que a detenção do ativista brasileiro Thiago Ávila em Israel é injustificável. No dia 30 de abril, ele foi preso a bordo da Flotilha Global Sumud, com destino à Faixa de Gaza, que foi interceptada pelas forças israelenses em águas internacionais perto da Grécia. “A detenção dos ativistas da flotilha em águas internacionais já havia representado uma séria afronta ao direito internacional”, escreveu Lula em publicação nas redes sociais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TCU REVOGA SUSPENSÃO DE APORTE FEDERAL PARA TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Corte libera repasse de R\$ 2,6 bilhões da União, mas mantém exigência de formalização de regras de governança e fiscalização da PPP

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



O presidente da APS, Anderson Pomini, com um comprovante de saldo no Banco do Brasil, que foi apresentado ao então ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em março

O Tribunal de Contas da União (TCU) revogou nesta quarta-feira (6) a decisão que havia suspenso temporariamente o aporte federal de R\$ 2,6 bilhões destinado às obras do túnel submerso entre Santos e Guarujá, no litoral paulista. A medida havia sido adotada pela Corte em março, sob o entendimento de que ainda não existia um instrumento formal de

governança capaz de assegurar o acompanhamento e o controle da aplicação dos recursos federais no projeto.

No voto apresentado ao plenário, o ministro relator Bruno Dantas afirmou que o instrumento apresentado pela Autoridade Portuária de Santos (APS) ainda não atende integralmente às exigências do tribunal, mas já demonstra evolução suficiente para permitir a revogação da medida cautelar.

Segundo o ministro, a preocupação do TCU estava concentrada na criação de um modelo de governança interfederativa que oferecesse segurança jurídica para os recursos federais envolvidos na parceria público-privada (PPP). O tribunal entendia que a estrutura financeira do projeto ainda carecia de mecanismos formais de controle sobre os recursos da União e de um documento que estabelecesse de forma clara as responsabilidades de cada ente envolvido no acompanhamento do aporte da APS.

A revogação, porém, não elimina completamente as exigências da Corte. O aporte federal continua condicionado à formalização definitiva do instrumento jurídico que disciplinará a governança do projeto, incluindo regras de fiscalização, cronograma financeiro, acompanhamento da execução e prestação de contas.

A decisão do TCU ocorreu mesmo após a Autoridade Portuária de Santos informar que já possuía integralmente em caixa os recursos necessários para sua participação no empreendimento. Para o tribunal, porém, a disponibilidade financeira não era suficiente sem a formalização de instrumentos capazes de garantir controle e rastreabilidade sobre a aplicação dos recursos públicos federais dentro da modelagem da PPP.

O custo total estimado da obra é de cerca de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, aproximadamente R\$ 5,2 bilhões correspondem a aportes públicos, sendo metade proveniente do governo federal, por meio da APS, e metade do governo paulista. O restante ficará a cargo da concessionária responsável pela construção, operação e manutenção do túnel, a portuguesa Mota-Engil, vencedora da licitação realizada em setembro de 2025.

Crédito

Paralelamente às discussões sobre o aporte federal, a estrutura financeira do projeto avançou em abril, quando o Banco do Brasil formalizou uma operação de crédito de R\$ 2,5 bilhões com o Governo de São Paulo para financiar a parcela estadual da PPP. O empréstimo foi contratado com garantia da União, após análises técnicas conduzidas pelo Ministério da Fazenda e pela Secretaria do Tesouro Nacional.

O processo incluiu pedidos de complementação documental e atualização de pareceres jurídicos por parte do governo paulista. As exigências surgiram porque o contrato não foi formalizado dentro do prazo inicialmente previsto, o que levou o Tesouro a realizar uma nova rodada de verificação da documentação. Entre os pontos analisados estavam ajustes decorrentes de nova legislação estadual relacionada à contratação de empréstimos com aval federal.

Enquanto o financiamento estadual avançava, a APS intensificou as tratativas com o TCU para atender às exigências relacionadas ao aporte federal. A estatal apresentou propostas de governança e solicitou autorização para realizar o depósito antecipado dos recursos em conta vinculada ao projeto, antes mesmo da conclusão definitiva da análise das medidas pelo tribunal.

O modelo em discussão envolve mecanismos formais de acompanhamento interfederativo da PPP, considerando que o empreendimento reúne recursos federais, estaduais e privados em uma única estrutura contratual. O acordo de cooperação técnica firmado entre União e Governo de São Paulo estabelece a participação conjunta das partes e prevê acompanhamento regulatório da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 07/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ITAQUI FECHA TRIMESTRE COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO E RECORDES OPERACIONAIS

Porto público do Maranhão supera marcas em fertilizantes e granéis líquidos e mantém ritmo de expansão logística no Arco Norte

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



O primeiro trimestre foi o segundo maior da história na movimentação total de cargas, com 7.200.853 toneladas, ficando só atrás do mesmo período de 2023, com 7.221.744 toneladas aéreas

A movimentação portuária do Porto do Itaqui (MA), maior porto público do Arco Norte, encerrou o primeiro trimestre de 2026 com resultados históricos, consolidando sua posição como um dos principais eixos logísticos do país.

O desempenho acumulado até março superou em 5% os resultados do mesmo período do ano anterior e em expressivos 17% os índices de 2024, evidenciando o amadurecimento das operações e a consistência dos investimentos em infraestrutura.

O primeiro trimestre de 2026 foi o segundo maior da história na movimentação total de cargas, alcançando 7.200.853 toneladas, ficando atrás apenas do mesmo período de 2023, o qual se obteve uma movimentação de 7.221.744 toneladas.

A importação de fertilizantes foi um dos destaques de recordes operacionais em março e no 1º trimestre do presente ano. No acumulado do 1º trimestre de 2026, foram movimentadas 934 mil toneladas de Fertilizantes, avanço significativo em relação às 839 mil toneladas movimentadas no mesmo período do ano passado, configurando o melhor primeiro trimestre da história para esse segmento, com crescimento de 11% sobre o recorde anterior.

Em março também foi registrado o melhor mês de março para fertilizantes da história do Porto do Itaqui, com 281 mil toneladas movimentadas, superando o recorde anterior ocorrido no mês de março de 2021, o qual foi registrado 261 mil toneladas.



Para a presidente da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Oquerlina Costa, os resultados refletem uma estratégia bem estruturada e orientada a desempenho: “Mais do que números, esses resultados traduzem a confiança do mercado na nossa capacidade operacional e reforçam o protagonismo do Maranhão como corredor logístico estratégico. Os recordes de produtividade são consequência direta de investimentos em tecnologia, planejamento e eficiência na gestão dos berços, assegurando ao agronegócio e à indústria brasileira maior agilidade, competitividade e segurança no escoamento de cargas”, afirma.

O segmento de graneis líquidos também merece destaque, quanto a movimentação realizada no primeiro trimestre de 2026. A movimentação total alcançou 2,346 milhões de toneladas entre janeiro e março, superando o recorde anterior de 2,143 milhões de toneladas registrado em 2024, representando um crescimento de 10%.

O recorde dos graneis líquidos é acompanhado pelo recorde na movimentação de entreposto, com 1,045 milhão de toneladas registradas neste primeiro trimestre, superando o recorde anterior de 2021.

“Nosso compromisso é com a excelência operacional e com resultados consistentes. Ao superarmos marcas históricas, não apenas elevamos nosso desempenho, mas reafirmamos o papel estratégico da nossa infraestrutura para a soberania logística do país”, conclui a presidente do Porto do Itaqui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ANTAQ DEBATE MODERNIZAÇÃO DOS ESTUDOS DE VIABILIDADE NO SETOR PORTUÁRIO

Seminário reuniu órgãos de controle e especialistas para discutir aprimoramentos metodológicos dos EVTEAs em arrendamentos e concessões

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) promoveu, no último dia 28, um seminário para discutir o aprimoramento metodológico dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no setor portuário. A iniciativa integra as ações da Agência voltadas ao aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios, com ênfase na qualificação dos estudos que subsidiam processos de arrendamento e concessão.

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

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

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

Na prática, é utilizado para embasar licitações, avaliar prorrogações contratuais e definir parâmetros como prazos, capacidade e equilíbrio econômico-financeiro. Após sua elaboração, passa por análise

técnica da Antaq, podendo ser ajustado antes de servir de base para audiências públicas, editais e contratos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 07/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - PORTOS ORIENTADOS POR DADOS E O NOVO PROBLEMA JURÍDICO GLOBAL



LUANA D'ANTONIO SILVA
Advogada associada do escritório
Cristina Wadner e Advogadas Associadas
e pós-graduanda em Direito Empresarial
opinio@portalbenews.com.br

A transformação digital dos portos deixou de ser promessa tecnológica para se consolidar como realidade operacional. A Intermodal South America 2026 evidenciou esse movimento: inteligência artificial, Big Data, automação e sistemas de rastreabilidade deixaram de ser inovação periférica e passaram a estruturar a própria lógica da operação portuária.

O que se vê hoje não é apenas modernização. É mudança de paradigma. Os portos já não funcionam apenas como infraestrutura física de escoamento de cargas, mas como plataformas digitais orientadas por dados, em que decisões logísticas são cada vez mais automatizadas, preditivas e integradas.

IA generativa, sensores IoT, visão computacional, blockchain e sistemas de gestão inteligente de frotas deixaram de ser temas periféricos e passaram a integrar a agenda operacional do setor. O resultado é um ambiente em que a eficiência deixou de ser objetiva secundária e passou a ser condição de sobrevivência econômica.

Mas é justamente nesse ponto que surge a inquietação jurídica. Se decisões logísticas passam a ser tomadas por sistemas algorítmicos, quem responde quando algo dá errado?

O Direito ainda tenta responder essa pergunta com categorias tradicionais de responsabilidade civil, estruturadas sobre a lógica simples da conduta humana: alguém age, alguém responde. O problema é que essa lógica não se sustenta mais em ambientes altamente automatizados.

Nos portos contemporâneos, decisões não são apenas executadas por humanos. Elas são sugeridas, calculadas e, em muitos casos, diretamente implementadas por sistemas de inteligência artificial alimentados por grandes volumes de dados.

E aqui está o ponto central: não há decisão sem dado. E não há dado neutro.

A chamada opacidade algorítmica torna o problema ainda mais delicado. Em muitos casos, não é possível reconstruir de forma clara por que um sistema tomou determinada decisão. Isso fragiliza o nexos causal e desloca o debate jurídico para um território ainda instável.

O resultado é uma espécie de zona cinzenta de responsabilidade. O operador do porto utiliza o sistema. O desenvolvedor cria o algoritmo.

O fornecedor de dados alimenta a base informacional. E o dano, quando ocorre, atravessa todos esses níveis sem se encaixar perfeitamente em nenhum deles.

No Brasil, embora o Código Civil permita a responsabilização objetiva em atividades de risco, ainda não existe um regime jurídico específico para inteligência artificial. A Lei Geral de Proteção de Dados estabelece parâmetros importantes sobre tratamento, segurança da informação e revisão de decisões automatizadas envolvendo dados pessoais, mas não resolve, de forma ampla, o problema central: quem responde pelo dano decorrente da decisão algorítmica.



Ainda no Brasil, o PL 2338/2023, já aprovado no Senado e em tramitação na Câmara dos Deputados, tenta avançar nesse sentido. No cenário internacional, porém, especialmente na União Europeia, a regulação da inteligência artificial já estrutura regras mais rígidas para sistemas de alto risco, com exigências de rastreabilidade, transparência e supervisão humana. Mas talvez o ponto mais importante não seja normativo, e sim conceitual.

Há um erro recorrente no debate: acreditar que a complexidade tecnológica reduz a responsabilidade. O raciocínio deveria ser o inverso. Quanto mais complexa e opaca a tecnologia, maior deve ser o rigor da governança e mais intensa a exigência de controle. A dificuldade de explicar um algoritmo não pode ser usada como justificativa para diluir responsabilidade. Ao contrário: deve reforçar o dever de vigilância, de rastreabilidade e de estruturação adequada dos sistemas.

Negar essa adaptação não preserva o Direito tradicional, apenas o torna irrelevante diante da realidade tecnológica.

Nos portos orientados por dados, não estamos apenas diante de uma evolução operacional. Estamos diante de uma reorganização profunda da forma como decisões são tomadas e, principalmente, de como danos serão atribuídos no futuro.

O desafio, portanto, não é impedir a evolução tecnológica, mas construir um modelo jurídico capaz de acompanhá-la. Nos portos do século XXI, não são apenas cargas que circulam; circulam também decisões automatizadas, riscos distribuídos e responsabilidades ainda em definição.

E talvez a pergunta mais incômoda ainda seja a mais necessária: se o algoritmo decide, o Direito está preparado para dizer quem responde?

Luana D'Antonio Silva e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

O DESAFIO, PORTANTO, NÃO É IMPEDIR A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA, MAS CONSTRUIR UM MODELO JURÍDICO CAPAZ DE ACOMPANHÁ-LA. NOS PORTOS DO SÉCULO XXI, NÃO SÃO APENAS CARGAS QUE CIRCULAM; CIRCULAM TAMBÉM DECISÕES AUTOMATIZADAS, RISCOS DISTRIBUÍDOS E RESPONSABILIDADES AINDA EM DEFINIÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - SEMINÁRIO EM BRASÍLIA DISCUTE TRANSPORTE DE CARGAS COM APOIO DA CNT

Presidente da CNT, Vander Costa, afirmou que o Brasil vive um momento inédito de investimentos no setor de transportes

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

ENTRE OS TEMAS REGULATÓRIOS EM ANDAMENTO, LESSA CITOU A FISCALIZAÇÃO DO PISO MÍNIMO DO FRETE, RECENTEMENTE ATUALIZADA POR MEDIDA PROVISÓRIA

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) realizou, nesta quarta-feira (6), o XXV Seminário Brasileiro de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), com apoio institucional da Confederação Nacional do Transporte (CNT), entidade ligada ao Instituto Brasil Logística (IBL), e da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística). O evento foi realizado na Câmara dos Deputados, em Brasília, e coordenado pelo deputado Cláudio Cajado, presidente da CVT e integrante da Frente Parlamentar Mista da Logística e Infraestrutura (Frenlogi).



Durante o seminário, o presidente da CNT, Vander Costa, afirmou que o Brasil vive um momento inédito de investimentos no setor de transportes. Segundo ele, o Ministério dos Transportes opera atualmente com cerca de R\$ 15 bilhões em recursos públicos. Apesar do cenário positivo, Costa ressaltou que o investimento privado tende a se concentrar em regiões economicamente mais atrativas, reforçando a importância da atuação do poder público em áreas menos desenvolvidas.

No campo legislativo, foram destacados avanços na Lei nº 11.442, que regula o Transporte Rodoviário de Cargas por conta de terceiros, além da tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 22/25 no Congresso Nacional — proposta já aprovada no Senado Federal e em análise na Câmara dos Deputados. O dirigente também mencionou discussões em curso no Supremo Tribunal Federal (STF), como o seguro de cargas e a tabela de frete, temas considerados estratégicos para garantir segurança jurídica ao setor.

Outro ponto abordado foi a construção de propostas consensuais sobre a jornada dos motoristas, elaboradas em conjunto por entidades empresariais e trabalhadores. Costa também destacou a necessidade de aprimoramentos regulatórios, incluindo mecanismos como o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e o seguro obrigatório, além do reforço no combate ao roubo de cargas.

O deputado Cajado enfatizou o papel do seminário na formulação de uma agenda legislativa. Segundo ele, o encontro funciona como uma referência para debates que avançam tanto na Comissão quanto no plenário da Câmara. O parlamentar afirmou que pretende consolidar as propostas discutidas e apresentá-las ao líder partidário Dr. Luizinho e ao presidente da Câmara, Hugo Motta, ambos integrantes da Frenlogi.

Representando o Ministério dos Transportes, o diretor de programa Anderson Lessa destacou que o atual ciclo de concessões tem contribuído para melhorar a qualidade dos serviços e otimizar a aplicação de recursos públicos. Ele também reforçou a importância do diálogo com o setor produtivo na formulação de políticas públicas.

Entre os temas regulatórios em andamento, Lessa citou a fiscalização do piso mínimo do frete, recentemente atualizada por medida provisória.

A mesa de abertura contou ainda com a participação de José Aires Amaral, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e de Eduardo Rebuzzi, presidente da NTC&Logística. Também participaram o diretor de Relações Institucionais da Frenlogi, Edinho Bez, além de representantes do conselho gestor do IBL, como Valter Luís de Souza, da CNT, e Carley Welter, da Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga (ANATC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - GOVERNO MARCA LEILÃO DE RODOVIAS DO RS PARA JUNHO

Licitação ocorrerá em 10 de junho, na B3; Projeto prevê investimentos de R\$ 6 bilhões, em seis rodovias

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O leilão da concessão do bloco rodoviário 2 do Rio Grande do Sul foi marcado para o dia 10 de junho, às 14h, na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. O recebimento dos envelopes com as propostas de empresas e consórcios interessados ocorrerá uma semana antes, em 3 de junho.

Inicialmente, a licitação deveria ocorrer no mês de março, mas o Tribunal de Contas do Estado (TCE-RS) realizou uma auditoria e exigiu ajustes no edital do projeto.

Conforme divulgado pelo governo estadual, o TCE analisou 49 itens do edital, sendo que cinco deles foram sanados e esclarecidos e vão constar na republicação do edital da concessão do bloco rodoviário, que está previsto para ainda este mês de março. Entre as mudanças está a atualização do valor da tarifa, que foi reduzida de R\$ 0,19 para R\$ 0,18.

O chamado Bloco 2 de rodovias estaduais compreende um total de 32 municípios gaúchos. A concessão das rodovias prevê R\$ 6 bilhões em investimentos, sendo R\$ 1,5 de aporte do Governo do Estado, via Fundo do Plano Rio Grande (Funrigs). De acordo com o edital, nos primeiros dez anos de concessão, o investimento será de R\$ 4,6 bilhões.

Ao todo, 409 quilômetros de extensão integram o bloco de rodovias, abrangendo trechos da ERS-128, ERS-129, ERS-130, ERS-135, ERS-324 e RSC-453. A concessão prevê 182 quilômetros de duplicações, 71,5 quilômetros de terceiras faixas, 745 quilômetros de acostamento e 37 passarelas de pedestres, entre outros benefícios.

Atualmente, todas as rodovias mencionadas são de pistas simples, com alguns trechos com terceiras faixas. O bloco contará também com o sistema free flow, de cobrança automática sem praças de pedágio, que não teve mudança na localização dos seus pórticos em relação ao publicado na primeira versão do edital.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - SUDENE ACOMPANHA AVANÇO DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA EM VISITA NO CEARÁ

Comitiva vistoriou trechos estratégicos da ferrovia, que já alcança 81% de execução e é considerada peça central para a logística e o desenvolvimento do Nordeste

Do Estádio Conteúdo



A visita técnica incluiu inspeções nos lotes MVP 05, em Senador Pompeu, e MVP 11, em Caucaia, além de sobrevoos por áreas em execução em outros municípios cearenses

O avanço das obras da Ferrovia Transnordestina está no centro da agenda do desenvolvimento regional. Para acompanhar o andamento da obra, foi realizada na segunda-feira (4) uma visita técnica de uma comitiva da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) a trechos estratégicos do projeto no Ceará. A atividade incluiu inspeções presenciais nos lotes MVP 05, em Senador Pompeu, e MVP 11, em Caucaia, além de sobrevoos por áreas em execução nos municípios de Quixeramobim, Quixadá, Itapiúna, Aracoiaba e Maranguape.

Com extensão de 1,2 mil quilômetros e planejada para ligar o interior do Nordeste aos portos estratégicos da região, a Ferrovia Transnordestina tem potencial para reduzir custos de transporte, aumentar a competitividade da produção regional e impulsionar cadeias produtivas, especialmente nos setores de mineração, agronegócio e indústria de base.

“A atuação da Sudene no projeto reforça sua missão institucional de induzir o desenvolvimento regional por meio do apoio a iniciativas estruturantes. Ao combinar financiamento, participação societária e acompanhamento técnico, a autarquia amplia sua capacidade de influenciar a execução de empreendimentos estratégicos e garantir maior alinhamento com os objetivos de desenvolvimento econômico do Nordeste”, afirmou o diretor de Promoção do Desenvolvimento Sustentável, José Farias, que representou o superintendente Francisco Alexandre na agenda.

A Sudene informa que tem papel central na viabilização da ferrovia por meio do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste, principal instrumento de financiamento de longo prazo para grandes projetos estruturantes na Região. A autarquia deve aplicar R\$ 7,4 bilhões no projeto até 2027 com recursos desta fonte. De acordo com o diretor de Gestão de Fundos e Incentivos Fiscais, Wandemberg Almeida, já foram liberados R\$ 6,5 bilhões desse total, incluindo R\$ 800 milhões oriundos do antigo Fundo de Investimentos do Nordeste (Finor). Além de realizar aportes financeiros, a Autarquia também participa da governança do empreendimento como acionista da Transnordestina Logística S.A., concessionária responsável pela execução das obras.



Durante a agenda, os técnicos acompanharam o andamento físico dos lotes, verificaram frentes de serviço e avaliaram o estágio de execução de obras de terraplenagem, estruturas e implantação da via permanente. Os sobrevoos permitiram uma visão ampliada da integração entre os trechos e dos desafios logísticos ainda presentes.

Com 1,2 mil km de extensão, a ferrovia tem potencial para reduzir custos de transporte, aumentar a competitividade da produção regional e

impulsionar cadeias produtivas

Ritmo acelerado

A visita ocorre em um momento de aceleração do ritmo das obras, com todos os trechos da fase um contratado. Segundo o CEO da TLISA, Ismael Trinks, 81% da obra concluída, faltando a entrega de 326 quilômetros. Além disso, há um trecho de 580 quilômetros concluídos e em comissionamento, onde já houve transporte de grãos, sorgo e calcário.

Na avaliação de especialistas do setor, a Transnordestina é uma peça-chave para a reconfiguração da infraestrutura de transportes no Nordeste, ao criar um corredor logístico capaz de conectar áreas produtoras do semiárido aos portos de exportação, reduzindo a dependência do modal rodoviário. A ferrovia também é vista como vetor de atração de investimentos e de dinamização econômica em municípios do interior, muitos deles fora dos grandes eixos industriais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - O NOVO PAPEL DOS ARMAZÉNS DE CARGA



BETO UMBUZEIRO
Diretor comercial da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

A relevância dessa estratégia é amplificada pela integração com regimes como o Recof e o Drawback, que ganharam nova musculatura com a reforma ao permitirem uma suspensão mais ampla e segura.

O papel estratégico dos recintos alfandegados mudará completamente a partir deste ano, tornando os armazéns essenciais para uma nova engenharia financeira dos clientes. No cenário do IVA Dual, a gestão do tempo tornou-se tão valiosa quanto a gestão do espaço físico nos portos brasileiros,



permitindo que o importador e o distribuidor controlem o exato momento da ocorrência do fato gerador do IBS e da CBS.

Em 2026, a alíquota de teste de 1% (0,9% para a CBS e 0,1% para o IBS) servirá como o termômetro para a transição definitiva que ocorrerá em 2027, quando o PIS e a Cofins serão totalmente extintos para dar lugar à CBS plena. Depois, entre 2029 e 2032, o ICMS e o ISS começarão sua redução gradual de um décimo por ano para a entrada definitiva do IBS.

Para a realidade operacional da Transbrasa, por exemplo, essa transição exige uma simbiose ainda maior entre os sistemas de gestão de pátio e a inteligência fiscal. Ao utilizar regimes como o entreposto aduaneiro dentro de nossas unidades, o cliente ganha a capacidade de suspender a incidência tributária até o momento da efetiva nacionalização.

Em um sistema onde o imposto é cobrado no destino e as alíquotas tendem a ser mais elevadas, essa postergação representa uma economia de fluxo de caixa que pode viabilizar operações de grande escala que, no modelo anterior, seriam sufocadas pela antecipação de impostos na entrada do país.

A relevância dessa estratégia é amplificada pela integração com regimes como o Recof e o Drawback, que ganharam nova musculatura com a reforma ao permitirem uma suspensão mais ampla e segura. Para o cliente da Transbrasa, isso significa que a carga não está apenas “guardada”, mas sim inserida em um ecossistema de “just-in-time” tributário.

O fluxo de informações em tempo real com a Receita Federal garante que a empresa se beneficie do “fast track” de devolução de créditos, que pode ocorrer entre 30 e 60 dias para players de alta conformidade, em contraste com o prazo padrão de 180 dias. Por isso, ter a carga sob a custódia de uma empresa que domina esses prazos e processos é o diferencial entre ter um crédito parado no papel ou dinheiro re-investido na operação.

Compreender o cronograma da reforma, que culminará na extinção total do modelo antigo em 2033, é essencial para o planejamento logístico e pode transformar o que antes era um gargalo tributário em uma alavanca estratégica.

Beto Umbuzeiro escreve para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras.

A RELEVÂNCIA DESSA ESTRATÉGIA É AMPLIFICADA PELA INTEGRAÇÃO COM REGIMES COMO O RECOF E O DRAWBACK, QUE GANHARAM NOVA MUSCULATURA COM A REFORMA AO PERMITIREM UMA SUSPENSÃO MAIS AMPLA E SEGURA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - GOVERNO DISCUTE AMPLIAÇÃO DE BENEFÍCIO FISCAL PARA COMPANHIAS AÉREAS

Ministério de Portos e Aeroportos avalia estender desconto tributário além da aviação regional para estimular novas rotas e ampliar a conectividade aérea

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) mantém diálogo com a equipe econômica do Governo do Brasil para avaliar a ampliação de benefícios fiscais previstos no novo sistema tributário sobre o consumo, com impacto direto no setor aéreo.

A proposta prevê a extensão, por meio de regulamentação, do desconto de 40% nos impostos incidentes sobre as operações das companhias aéreas. O benefício foi inicialmente aprovado para a aviação regional, e agora é discutida sua possível ampliação para empresas com atuação predominante em outras rotas.



O Ministério de Portos e Aeroportos propõe a extensão, por meio de regulamentação, do desconto de 40% nos impostos incidentes sobre as operações das companhias

De acordo com a pasta, a redução da carga tributária em trechos mais rentáveis poderia contribuir para a geração de margem operacional, com potencial de redirecionamento desses recursos para a expansão da malha aérea regional.

A iniciativa está inserida no debate sobre políticas de incentivo ao desenvolvimento econômico e à ampliação do acesso ao transporte aéreo em regiões com menor oferta de voos. A expectativa é que eventual flexibilização financeira permita às empresas avaliar a abertura de novas rotas e o aumento de frequências em destinos regionais.

O MPor discute a proposta com o Ministério da Fazenda e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). Embora haja avaliação sobre a complexidade da interpretação da reforma tributária, são analisadas alternativas para viabilizar a medida sem a necessidade de reabrir a Lei Complementar 214/2025, que regulamenta a emenda constitucional dos tributos sobre o consumo (IBS e CBS).

O conceito de aviação regional abrange voos com origem ou destino na Amazônia Legal, além de capitais, centros regionais, centros de zona e centros locais. A proposta busca reforçar a viabilidade dessas operações e ampliar a integração de áreas com menor conectividade aérea.

Impactos e avaliação

Segundo o ministro Tomé Franca, o tema envolve discussões sobre os efeitos da reforma tributária nos custos operacionais do setor e no preço das passagens. “A iniciativa de estender os descontos fiscais é uma resposta proativa a esses desafios, buscando garantir a competitividade do setor e, ao mesmo tempo, promover a acessibilidade ao transporte aéreo para um número maior de cidadãos”, afirmou.

O ministério também avalia pareceres jurídicos relacionados à tributação do transporte aéreo internacional, com foco na adequação da legislação brasileira a práticas internacionais e na análise dos impactos sobre a atratividade do país para voos internacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO – REGIÃO NORTE REGISTRA ALTA DE 37,3% NO NÚMERO DE PASSAGEIROS INTERNACIONAIS

Crescimento nos embarques e ampliação das rotas reforçam Belém e Manaus como polos de conexão aérea com Europa, América do Sul e América Central

Do Estadão Conteúdo

A aviação da Região Norte registrou crescimento de 37,3% em voos internacionais no primeiro trimestre deste ano. No período, 53.545 passageiros embarcaram a partir dos aeroportos da região, contra 38.988 no primeiro trimestre de 2025. Os dados são da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

No mesmo período, o número de voos internacionais partindo da Região Norte passou de 607 em 2025 para 682 em 2026, um crescimento de 12,36%. Por aeroporto, Belém aumentou as decolagens de 210 em 2025 para 276 em 2026, alta de 31,43%. Já Manaus passou de 397 para 405 no período, registrando crescimento de 2,02%.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, ressaltou que o resultado confirma a expansão das conexões da região com o exterior e o fortalecimento de sua posição como ponto estratégico de entrada e saída de passageiros internacionais. “Esse crescimento evidencia o potencial do Norte como porta de entrada para o Brasil e como destino cada vez mais conectado ao turismo global. Estamos ampliando a conectividade aérea regional e fortalecendo a infraestrutura para atrair mais visitantes e impulsionar a economia local”, destacou.

O avanço dos voos internacionais no Norte reflete o fortalecimento das conexões, especialmente em rotas para a Europa, América do Sul e América Central. O movimento é impulsionado pela ampliação da oferta de voos, ligações internacionais a partir de capitais como Belém e Manaus e pelo aumento da demanda por viagens de turismo e negócios.

Em Belém, destacam-se as conexões com Lisboa, em Portugal, responsável por 28% dos voos internacionais da capital paraense, e com Zanderij, no Suriname, que representa 18,12% dessas operações.

Já em Manaus, as principais rotas internacionais são com Bogotá, na Colômbia, que concentra 30,8% dos voos, e com o Panamá, responsável por 22% das operações a partir da capital amazonense.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

ENERGIA – RIO GRANDE ENTRA NA ROTA DA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE COM PROJETO JAPONÊS

JB Energy planeja instalar plataformas flutuantes no litoral gaúcho e inicia tratativas para licenciamento ambiental e parcerias industriais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



De acordo com a JB Energy, a escolha do litoral gaúcho considerou o forte potencial dos ventos na região e, principalmente, a infraestrutura naval já consolidada em Rio Grande

A empresa japonesa JB Energy, especializada em energia eólica offshore, apresentou ao governo do Rio Grande do Sul o projeto-piloto Aura Sul Wind. Com um investimento inicial estimado em US\$ 100 milhões, a iniciativa inédita no país prevê a instalação de estruturas de geração de energia em águas profundas próximas ao Porto de Rio Grande, com previsão de início das operações para 2029.

A inovação do projeto baseia-se no uso de plataformas flutuantes modulares, construídas em concreto armado, projetadas especificamente para áreas com mais de 50 metros de profundidade, onde estruturas fixas não são viáveis. Esse modelo permite que as peças sejam montadas em área portuária e posteriormente rebocadas para o alto-mar, o que reduz tanto o tempo quanto os custos de construção.

Além da eficiência, a tecnologia japonesa promete menor impacto ambiental e visual, uma vez que as torres ficarão mais afastadas da costa, exigindo também baixa necessidade de manutenção marítima.

Segundo a JB Energy, a escolha do litoral gaúcho considerou o forte potencial dos ventos na região e, principalmente, a infraestrutura naval já consolidada em Rio Grande. O polo industrial local possui histórico na construção de projetos offshore.

O Aura Sul Wind encontra-se em fase inicial de desenvolvimento, mas já deu o primeiro passo para o licenciamento ambiental com a obtenção do termo de referência do Ibama. Simultaneamente, a

empresa iniciou diálogos com universidades e entidades da indústria gaúcha para firmar parcerias na cadeia produtiva.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

MINERAÇÃO – CÂMARA APROVA POLÍTICA NACIONAL PARA MINERAIS ESTRATÉGICOS E CRÍTICOS

Medida cria fundo garantidor, amplia benefícios tributários e estabelece mecanismos de controle sobre operações envolvendo reservas consideradas sensíveis ao País

Do Estação Conteúdo



O texto aprovado na Câmara estipula que as áreas com potencial para a produção de minerais críticos e estratégicos deverão ser “priorizadas” em leilões realizados pela ANM

A Câmara dos Deputados aprovou na noite de quarta-feira, 6, o projeto que institui a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos. De acordo com o relator da proposta, o deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), a finalidade é fomentar a pesquisa, a lavra e a transformação de minerais críticos e estratégicos no Brasil. Esses insumos são utilizados na produção de itens tecnológicos como celulares, automóveis e equipamentos de defesa. A matéria vai ao Senado.

Veja o ponto a ponto do projeto:

- **Definição dos minerais críticos e estratégicos**

O relator definiu como minerais críticos os “recursos minerais necessários para setores-chave da economia nacional, cuja disponibilidade está ou pode vir a estar em risco de abastecimento devido a limitações na cadeia de suprimento, cuja escassez pode afetar seriamente a economia do País”. Já os minerais estratégicos são definidos como “recursos minerais relevantes para o País decorrente de reservas significativas e que sejam essenciais para a economia da geração de superávit da balança comercial, para desenvolvimento tecnológico ou para a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa”.

Conforme mostrou o Broadcast Político, uma ala governista considerou o texto “genérico” por supostamente abarcar uma gama muito grande de minerais, podendo beneficiar atividades fora do escopo dos minerais críticos e estratégicos, inclusive ao listar os produtos elegíveis para a apuração de créditos fiscais. Por outro lado, o setor de mineração argumenta que não é possível estabelecer em lei uma restrição maior, pela necessidade de atualizar periodicamente quais são os materiais específicos.

- **Homologação do Poder Executivo**

O relator do projeto, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), retirou do marco legal dos minerais críticos e estratégicos a menção à “anuência prévia” de Conselho Especial para a eventual mudança de controle societário de empresa titular de direitos minerários neste segmento. O colegiado terá o

condão “homologar” tal operação. “Estamos dando poder ao Conselho, mantivemos sua atribuição. Quando se fala em homologação, é a aprovação”, disse o relator.

A mudança foi justificada sob o risco de litígio comercial. O Conselho Nacional para Industrialização de Minerais Críticos e Estratégicos (CIMCE) proporá políticas e ações públicas com vistas ao desenvolvimento da cadeia produtiva dos minerais críticos e minerais estratégicos no país. Haverá 15 representantes de órgãos do Poder Executivo. Haverá ainda representante dos Estados e do Distrito Federal, representante dos Municípios e do setor privado.

O Broadcast Político mostrou que a criação do Conselho atendeu a um pedido do governo e gerou discordâncias nos bastidores. Por um lado, o governo quis garantir um papel do Estado de gerenciar a atividade nas reservas brasileiras, sob a justificativa da soberania nacional. Já as empresas criticam a intervenção estatal e a falta de critérios para embasar a decisão do Conselho de eventualmente barrar decisões empresariais.

A homologação do Conselho também será necessária para outras três situações. A primeira é no caso do acesso a informações geológicas de interesse estratégico (bem como a participação e influência significativa) de empresas estrangeiras em empresas detentoras de direitos minerários dos minerais.

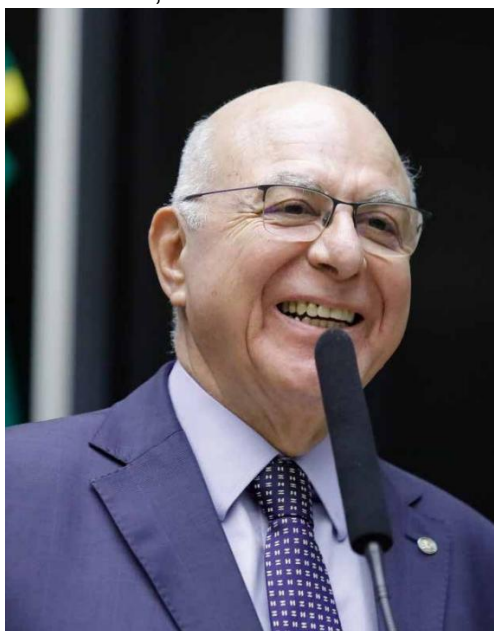
A segunda será no caso de contratos, acordos ou parcerias internacionais que envolvam fornecimento dos minerais críticos e estratégicos “em condições que possam afetar a segurança econômica ou geopolítica do País”. Por último, esse colegiado precisará ainda homologar a alienação, cessão ou oneração de títulos minerários de que trata a lei pertencentes, direta ou indiretamente, à União. O Conselho também terá o poder de analisar e aprovar os projetos conforme regulamento.

• **Criação de um Fundo Garantidor de R\$ 5 bilhões**

A criação de um Fundo Garantidor é outro destaque do marco legal. A União poderá participar como cotista, no limite de R\$ 2 bilhões de reais. A ideia é estabelecer garantias a empreendimentos e atividades vinculados à produção de minerais definidos. As empresas na atividade de pesquisa, lavra, beneficiamento e transformação mineral (de minerais críticos ou minerais estratégicos) ficam obrigadas a aplicar, anualmente, uma parcela da receita operacional bruta.

Essa obrigação valerá pelo prazo de seis anos e haverá uma divisão por tipo de atividade. Foi fixado o mínimo de 0,2% da receita, por empresa, como integralização de cotas no Fundo Garantidor - que está estimado em R\$ 5 bilhões, com a participação pública e privada.

Além disso, também no intervalo de seis anos, as empresas deverão destinar o mínimo de 0,3% do ganho bruto em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica relacionados à pesquisa, lavra, beneficiamento e transformação mineral dos minerais críticos ou minerais estratégicos. Após esse período, esse percentual mínimo para 0,5%.



• **Incentivos de R\$ 1 bilhão anuais para empresas**

A proposta repete a lógica de incentivo fiscal para o desenvolvimento de um setor ainda incipiente. O projeto institui o chamado Programa Federal de Beneficiamento e Transformação de Minerais Críticos e Estratégicos (PFMCE). Essa será a fonte de recursos para o fomento do beneficiamento e transformação mineral.

Arnaldo Jardim retirou a menção à “anuência prévia” de Conselho Especial para a eventual mudança de controle societário de empresa titular de direitos minerários neste segmento

Os créditos fiscais vão beneficiar empresas titulares com projetos previamente habilitados pelo Conselho Especial. O crédito fiscal valerá para as empresas constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Entre os exercícios de 2030 e 2034, os benefícios fiscais serão limitados em R\$ 1 bilhão para cada ano-calendário. Isto é, em cinco anos serão R\$ 5 bilhões. Os valores deverão ser previstos no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA).

Além disso, foi fixado que o crédito fiscal corresponderá a um percentual de até 20% do dispêndio com as atividades de beneficiamento e transformação mineral e de mineração urbana de minerais de críticos e estratégicos. O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) também será ampliado e passará a ser aplicado para fins de lavra, beneficiamento e transformação mineral e mineração urbana de minerais críticos e de minerais estratégicos.

O texto também estipula que as áreas com potencial para a produção de minerais críticos e estratégicos deverão ser “priorizadas” em leilões realizados pela Agência Nacional de Mineração (ANM). O marco estabelece ainda que a área desonerada e aquela “decorrente de qualquer forma de extinção do direito minerário” deverá ser submetida a leilão pela Agência Nacional de Mineração (ANM) no prazo máximo de 2 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

MINERAÇÃO – MOTTA DIZ SER CONTRA EMPRESA PÚBLICA



O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), disse horas antes da aprovação que é contra a criação de uma empresa pública para o setor. A bancada do PT havia proposto a transformação da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) na “Terrabras” para gerir as reservas brasileiras. No entanto, segundo apurou a reportagem, a bancada se viu impedida pela Constituição de avançar com a proposta. Além disso, ministros do governo também foram contrários à criação de uma estatal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - FLEXIBILIZAÇÃO DE ESTOQUE MÍNIMO É PRORROGADA

A ANP deu mais dois meses para produtores e distribuidores operarem sem a obrigação de manter estoque mínimo de gasolina e óleo diesel

Da Agência Brasil

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgão regulador do setor no país, prorrogou por dois meses, até 30 de junho, a flexibilização para que produtores e distribuidores fiquem desobrigados de manter estoques mínimos de gasolina e óleo diesel.

A medida foi tomada inicialmente no dia 19 de março, com validade até 30 de abril, como uma forma de buscar a garantia do abastecimento no país e conter a escalada do preço de derivados de petróleo, desencadeada com a guerra no Irã.

Sem a obrigatoriedade de manter estoque mínimo de diesel e gasolina, produtores e distribuidores podem oferecer mais combustíveis ao mercado consumidor, diminuindo a pressão de demanda sobre os derivados de petróleo e, conseqüentemente, menos impulso para alta de preços.



A medida excepcional faz parte de um pacote de ações da ANP e do governo federal para frear o aumento de preços no Brasil

“A flexibilização visa aproximar os estoques da ponta de consumo e ampliar a fluidez de suprimento ao mercado”, diz a ANP, órgão vinculado ao Ministério de Minas e Energia.

Pela Resolução 949/2023 da agência, produtores e distribuidores precisam manter estoques semanais de gasolina A e do diesel A (S10 e S500). A classificação A se refere ao combustível que sai das refinarias, ou seja, antes de ser misturado ao etanol (caso da gasolina) e ao biodiesel (caso do óleo).

Apesar de ter divulgado à imprensa a prorrogação da flexibilização nesta quarta-feira (6), a ANP esclareceu que produtores e distribuidoras foram comunicados por meio de ofício no último dia 17.

Choque de preços

A medida excepcional faz parte de um pacote de ações da ANP e do governo federal para frear o aumento de preços dos derivados no Brasil. A escalada se iniciou com o ataque dos Estados Unidos e de Israel ao Irã, em 28 de fevereiro.

Por causa do conflito, o transporte de óleo sofreu interrupções no Estreito de Ormuz, passagem marítima no sul do Irã que liga os golfos Pérsico e de Omã. Por lá transitavam, antes da guerra, cerca de 20% da produção mundial de petróleo. O bloqueio de Ormuz tem sido uma das retaliações exercidas pelo Irã.

Com menos óleo circulando pela cadeia de logística, o preço do barril do óleo cru e dos derivados vivenciou uma trajetória de alta nos últimos dois meses. No período, o barril do Brent (referência internacional) saltou de aproximadamente US\$ 70 e chegou a ser negociado ao redor de US\$ 120. Na tarde desta quarta- -feira, beira os US\$ 100.

Como o petróleo é uma commodity – mercadoria negociada em preços internacionais, a escassez representa aumento de preço até em países produtores, como é o caso do Brasil.

Além disso, o Brasil, no caso do diesel, importa cerca de 30% do consumo doméstico.

Entre outras medidas adotadas pelo governo brasileiro estão a isenção de cobrança de tributos e subsídio a produtores e importadores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - GÁS NATURAL: CONSELHO REDUZ META

Por decisão do CNPE, objetivo de descarbonização do setor diminuiu de 1% para 0,5%

Da Agência Brasil

A meta inicial de diminuir as emissões de gases do efeito estufa do setor de gás natural em 1% foi reduzida para 0,5%, por decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). A mudança foi justificada pela necessidade de ajustes no mercado de biometano, substituto sustentável ao derivado do petróleo.

De acordo com o diretor-executivo da Associação Brasileira do Biogás (ABiogás), Tiago Santovito, o setor produtivo considera positiva essa meta inicial.

“A gente está muito feliz com essa meta de 0,5%, porque já temos volumes vendidos no mercado e o que a gente, de fato, pode entregar com base em confiança, credibilidade e transparência, é o volume que cumpre os 0,5%.”

A medida passou a valer nesta quarta-feira (6), após a publicação da resolução no Diário Oficial da União. Segundo André Galvão, superintendente da Associação Brasileira de Resíduos e Meio Ambiente (Abrema), a avaliação inicial do governo previa uma redução ainda maior para 0,25%, mas a revisão de parâmetros apresentados pelo setor viabilizou o ajuste para 0,5%.

Além da revisão da meta anual, o CNPE determinou ainda a constituição de uma Mesa de Monitoramento do Mercado de Biometano, coordenada pelo Ministério de Minas e Energia, com o objetivo de restabelecer a meta em 1%.

Prevista na Lei do Combustível do Futuro, a meta de emissões de gases do efeito estufa integra o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano. Uma das políticas que dão base a compromissos internacionais como o Acordo de Paris.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

FINANÇAS - IBOVESPA TEM 2ª ALTA COM APETITE EXTERNO

Índice da B3 marcou 187.690,86 pontos, com avanço de 0,50% e giro a R\$ 29,2 bilhões nesta quarta-feira. Na semana e no mês, sobre 0,20%

Do Estadão Conteúdo



Na sessão desta quarta, destaque para a forte recuperação de Vale ON, que neutralizou as perdas da semana e do mês com um ganho de 3,62%

O Ibovespa conseguiu emendar um segundo dia positivo, série curta que, contudo, não era vista desde a primeira metade de abril, quando o índice encadeou 11 altas, entre 30 de março e 14 de abril, sequência que o alçou a novas máximas históricas bem perto do limiar dos 200 mil pontos.

Nesta quarta-feira, 6, flutuou dos 186.762,11 até os 188.674,36 pontos, com mínima correspondente ao nível de abertura. Ao fim, marcava 187.690,86 pontos, em alta de 0,50%, com giro a R\$ 29,2 bilhões. Na semana e no mês, o índice passa ao positivo (+0,20%), e no ano sobe 16,49%.

As principais ações da B3 operaram no campo positivo, à exceção de Petrobras (ON -3,77%, PN -2,86%) e de Itaú (-1,60%), que divulgou na terça-feira à noite balanço forte, mas em linha com o esperado. Bradesco (ON +0,67%, PN +0,42%) com previsão de divulgação dos resultados trimestrais após o fechamento do mercado financeiro.

Em Nova York, os principais índices subiram mais de 1% na sessão, com destaque para o tecnológico Nasdaq (+2,02%) e o amplo S&P 500 (+1,46%), ambos em novos recordes. Por aqui, o dólar à vista teve leve viés de alta (+0,18%), na casa de R\$ 4,92 no fechamento do câmbio. Os rendimentos dos Treasuries e a curva do DI cederam terreno nesta quarta-feira.

Na B3, destaque para a forte recuperação de Vale ON, principal ação do Ibovespa, que neutralizou as perdas da semana e do mês com um ganho de 3,62% na sessão. Na ponta ganhadora do índice, C&A (+7,06%), Cury (+6,89%) e CSN (+6,86%). No lado oposto, TIM (-7,88%) e Prio (-4,26%) à frente das



duas ações de Petrobras, em dia no qual os contratos futuros mais negociados do Brent e do WTI mergulharam 7%, em Londres e Nova York.

Petróleo

A produção de petróleo bruto da Opep caiu para nova mínima em 36 anos no mês passado, com a guerra no Irã sufocando as exportações do Golfo Pérsico e levando a mais interrupções, de acordo com pesquisa da Bloomberg. A produção caiu em 420 mil barris por dia, para 20,55 milhões por dia em abril. É o menor nível desde 1990, com perdas mais profundas no Kuwait e Irã.

Em desdobramento negativo, o Exército dos Estados Unidos informou nesta quarta-feira ter disparado contra um petroleiro iraniano, no momento em que o presidente Donald Trump pressiona Teerã a chegar a um acordo para encerrar a guerra. Um caça americano atingiu o leme do petroleiro no Golfo de Omã enquanto a embarcação tentava romper o bloqueio militar dos EUA aos portos iranianos, informou o Comando Central dos EUA em publicação nas redes sociais.

Mas a descompressão observada nos preços da commodity na sessão - e a correspondente retomada do apetite por ativos de risco, como ações - decorreu de um otimismo maior quanto a um possível acordo entre Estados Unidos e Irã, o que reduz temores sobre interrupções no fornecimento global de petróleo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR SOBE COM INTERVENÇÃO DO BC

Com a leve alta, de 0,18%, a moeda norte-americana encerrou a sessão cotada a R\$ 4,9207

Do Estadão Conteúdo

O dólar à vista reduziu o ritmo de alta na última hora de negócios, com o aumento do apetite ao risco no exterior após declarações positivas do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre negociações com o Irã, e encerrou a sessão cotado a R\$ 4,9207, avanço de 0,18%. Na máxima, pela manhã, havia atingido R\$ 4,9352.

Afora uma queda pontual no início do pregão, quando rompeu o piso de R\$ 4,90 ao registrar mínima de R\$ 4,8880, o dólar operou em alta no restante do dia, na contramão da tendência global da moeda norte-americana.

Analistas atribuíram o tropeço do real à intervenção do Banco Central, com a oferta de swaps cambiais reversos (equivalente à compra de dólar futuro), e a ajustes técnicos após o rali recente.

O tombo das cotações do petróleo pode ter levado a uma realização de lucros no mercado de câmbio local, uma vez que o real foi a moeda que mais se beneficiou do choque nos preços de energia.

Apesar da leve alta desta quarta, a moeda norte-americana ainda recua 0,63% na semana. No ano, as perdas somam 10,34%.

Pela manhã, o BC vendeu integralmente a oferta de 10 mil contratos de swaps cambiais reversos, equivalente a US\$ 500 milhões. Houve apenas uma proposta aceita.

A intervenção, com venda isolada de swaps, surpreendeu a maioria dos analistas, uma vez que o BC tem optado recentemente por ofertas simultâneas de swaps cambiais reversos com a venda de dólares à vista, em operação conhecida como "casadão".

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

JUSTIÇA – VORCARO ENTREGA PROPOSTA DE DELAÇÃO

Defesa do dono do Banco Master já passou documento à PGR e à PF, que vão analisá-lo e podem pedir mais informações

Da Agência Brasil



Suspeito de fraudes financeiras, Daniel Vorcaro está preso na superintendência da Polícia Federal em Brasília

A defesa do banqueiro Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, entregou, nesta terça-feira (5), uma proposta de acordo de delação premiada à Procuradoria-Geral da República (PGR) e a investigadores da Polícia Federal (PF). A expectativa é que Vorcaro delate

políticos e magistrados que tiveram algum tipo de relacionamento ilegal com ele.

Com a entrega do documento, que ainda está em sigilo, os dois órgãos passarão a analisar a proposta e poderão pedir mais informações que forem consideradas incompletas. O depoimento de Vorcaro também poderá ser marcado pelos investigadores. Em seguida, os benefícios do acordo também deverão ser discutidos. Não há prazo para conclusão da análise.

O acordo ainda está na fase de negociação. Para ter validade, a proposta precisará ser homologada pelo ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), relator das investigações sobre as fraudes no Master.

Daniel Vorcaro está preso na superintendência da Polícia Federal em Brasília. No dia 4 de março, o banqueiro voltou a ser preso e foi alvo da terceira fase da Operação Compliance Zero, da PF, que investiga fraudes financeiras no Master e a tentativa de compra da instituição pelo Banco Regional de Brasília (BRB), banco público ligado ao Governo do Distrito Federal (GDF).

André Mendonça atendeu ao pedido de prisão feito pela PF após novos dados da investigação apontarem que Vorcaro deu ordens diretas para os outros acusados para intimidar jornalistas, ex-empregados e empresários, além de ter acesso prévio ao conteúdo das investigações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

JUSTIÇA – INVESTIGADORES VÃO CRUZAR INFORMAÇÕES DO PEDIDO COM PROVAS COLHIDAS

Do Estadão Conteúdo



A PF vai comparar as informações da proposta para ver se tem novidades que valham um acordo de colaboração premiada

Os investigadores da Polícia Federal e da Procuradoria-Geral da República (PGR) vão cruzar as informações da proposta de delação premiada de Daniel Vorcaro com as provas já colhidas no celular do banqueiro e em outras frentes de apuração da Operação Compliance Zero, para verificar se ele apresentou fatos novos em seu relato.

Esse vai ser o primeiro passo a ser tomado após a entrega da

proposta de delação. Ainda não foram colocados na mesa assuntos como tempo de pena ou valores de ressarcimento.

A defesa do banqueiro entregou aos investigadores um documento contendo um conjunto de temas a serem abordados na delação premiada, os chamados “anexos”.

Cada um dos anexos trata de um fato diferente e apresenta um relato resumido do que Daniel Vorcaro tem a dizer sobre o assunto, acompanhado da descrição de possíveis meios de prova. O conteúdo do material está sob sigilo.

Esses fatos serão cruzados com todo o conjunto de provas já obtido na Operação Compliance Zero, para verificar se as informações são inéditas e justificam uma colaboração premiada. Não há um prazo para que esse trabalho termine, mas os investigadores vão dar prioridade a essa análise e não querem que o processo demore excessivamente.

Foi com base no celular de Vorcaro que a PF deflagrou as duas últimas fases da Operação Compliance Zero, resultando na segunda prisão do banqueiro e na prisão do ex-presidente do Banco Regional de Brasília (BRB), Paulo Henrique Costa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

JUSTIÇA – DPU PEDE AO STF REVISÃO DE NOMEAÇÃO EM PROCESSO CONTRA EX-ASSESSOR DE MORAES

Defensoria aponta supostas irregularidades na destituição da defesa de Eduardo Tagliaferro e solicita suspensão do andamento da ação penal

Do Estadão Conteúdo



Ex-assessor de Moraes no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Tagliaferro é réu em ação penal por violação do sigilo funcional, coação no curso do processo e obstrução de Justiça

A Defensoria Pública da União (DPU) apresentou novo pedido ao Supremo Tribunal Federal (STF) para anular sua própria nomeação para atuar em ação penal contra o ex-assessor Eduardo Tagliaferro. O processo está sob relatoria do ministro Alexandre de Moraes.

O órgão argumenta que houve irregularidade na troca da defesa, já que o réu, que está na Itália, não foi intimado pessoalmente antes da substituição de seus advogados pela DPU. Também sustenta que ele foi chamado a indicar novos defensores por meio dos advogados já afastados do caso.

A defensoria pede que o réu seja formalmente intimado no endereço de residência informado e afirma que só deve assumir a defesa no caso se, mesmo após a intimação, Tagliaferro não constituir defensores próprios. Caso isso ocorra, é pedida a reabertura dos prazos processuais.

“Esse procedimento, com o devido respeito, não está alinhado com a teleologia do art. 265, § 3º, do Código de Processo Penal e com os princípios que norteiam o devido processo penal. Seria possível entender que o não comparecimento dos advogados ao ato judicial, por si só, não configuraria abandono do processo. Nessa hipótese, eles poderiam ser considerados ‘advogados ainda constituídos nos autos’”, afirmou a Defensoria.

A destituição da defesa e nomeação da defensoria ocorreu depois que os profissionais não compareceram a uma audiência de instrução no mês de março.



Os advogados que foram afastados do caso, Paulo César Rodrigues de Faria e Filipe Rocha de Oliveira, apresentaram nesta terça-feira, 5, petição para que possam retornar ao caso, restabelecendo a “plenitude da defesa regularmente constituída”.

Eles solicitam que o andamento da ação seja suspenso até que sejam analisados os pedidos e que a Procuradoria-Geral da República (PGR) seja chamada a se manifestar sobre as irregularidades apontadas.

É a segunda vez que a DPU questiona sua nomeação no caso. O primeiro recurso apresentado foi recusado pelo ministro Alexandre de Moraes, que afirmou que o STF “não admitirá condutas que caracterizem litigância de má-fé, especialmente aquelas voltadas à procrastinação indevida do feito e à tentativa de frustrar a aplicação da lei penal”. Segundo ele, “todos os atos processuais foram realizados em estrita observância aos dispositivos legais aplicáveis à hipótese”.

Ex-assessor de Moraes no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), Tagliaferro é réu em ação penal por violação do sigilo funcional, coação no curso do processo e obstrução de Justiça. Ele responde por suposto vazamento de mensagens do gabinete do ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

JUSTIÇA – INSS: PROCURADORIA PEDE MANUTENÇÃO DE PRISÕES

Solicitação foi feita ao ministro André Mendonça sobre ex-presidente e ex-diretores do INSS

Do Estadão Conteúdo

A Procuradoria-Geral da República (PGR) pediu ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça para manter a prisão preventiva de ex-dirigentes do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) acusados de envolvimento em um esquema de desvios de aposentadorias. Dentre eles está o ex-presidente da autarquia, Alessandro Stefanutto, preso em novembro pela Polícia Federal em uma das fases da Operação Sem Desconto.

Na manifestação, assinada pelo vice-procurador-geral Hindemburgo Chateaubriand, a PGR argumenta que o quadro para decretar as prisões permanece o mesmo e, por isso, não há motivos para a revogação. A Procuradoria diz que eles favoreceram desvios envolvendo descontos ilegais de aposentadorias dos filiados à Confederação Nacional dos Agricultores Familiares (Conafer), uma das entidades sob investigação.

Com isso, a PGR pediu a manutenção da prisão de Stefanutto e de outros dois ex-dirigentes, o ex-procurador Virgílio Antônio Ribeiro e o ex-diretor de benefícios André Paulo Fidélis. Os três foram presos em novembro do ano passado.

A defesa de Stefanutto negou, em petição apresentada ao STF, que ele tenha recebido pagamentos de propina do esquema do INSS e argumentou que não há motivos para a manutenção da sua prisão. As defesas de Virgílio e Fidélis também afirmaram ao STF que as prisões não se justificam.

Caberá agora ao ministro do STF André Mendonça, relator do caso, decidir sobre os pedidos de revogação das prisões preventivas.

Como mostrou o Estadão, o ministro tem uma fila de pelo menos 16 pedidos de revogação de prisão apresentados por diversos alvos da investigação, presos desde o fim do ano passado, e que ainda não tiveram decisão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

INTERNACIONAL - MARINHA FRANCESA SE APROXIMA DE ORMUZ

Porta-aviões nuclear Charles de Gaulle e navios de escolta se deslocam para o sul do Canal de Suez para possível missão no Estreito

Do Estadão Conteúdo



A manobra para o sul de Suez coloca o único porta-aviões francês mais perto do corredor marítimo estratégica

A Marinha Francesa se deslocou para o sul do Canal de Suez, em direção ao Mar Vermelho, em preparação para uma possível missão futura como parte de um plano franco-britânico para o Estreito de Ormuz, de acordo com um comunicado das Forças Armadas da França nesta quarta-feira, 6.

O redirecionamento para o sul do porta-aviões nuclear Charles de Gaulle e seus navios de escolta é a etapa mais recente de um posicionamento no Oriente Médio, anunciado inicialmente pelo presidente francês Emmanuel Macron em um pronunciamento televisionado em 3 de

março, um dia antes de o Irã fechar o estreito.

A manobra para o sul de Suez coloca o único porta-aviões francês mais perto do corredor marítimo estratégico do Golfo Pérsico, por onde normalmente transita um quinto do petróleo mundial e onde o Irã efetivamente interrompeu o tráfego comercial desde o início de março.

“Ir para o sul de Suez é uma novidade para nós”, disse o coronel Guillaume Vernet, porta-voz do chefe do Estado-Maior das Forças Armadas Francesas, à Associated Press. “Geograficamente, fica mais perto do Estreito de Ormuz e, portanto, nos permitirá reagir mais rapidamente, assim que as condições forem atendidas.”

No entanto, Vernet enfatizou que a coalizão mais ampla do Estreito de Ormuz formada pela França, Reino Unido e mais de 50 nações - não começará a operar até que dois fatores sejam superados: a ameaça à navegação precisa diminuir e a indústria marítima precisa estar suficientemente segura para usar o estreito. Mesmo assim, disse ele, qualquer operação exigiria o acordo dos países vizinhos.

A operação francesa é distinta do “Projeto Liberdade”, a missão de escolta dos EUA, que já atraiu fogo iraniano e ameaças ao cessar-fogo de 8 de abril. “É uma missão distinta da missão dos EUA”, disse Vernet, classificando o plano franco-britânico como defensivo e consistente com o direito internacional.

Planejamento

Macron e o primeiro-ministro britânico Keir Starmer receberam mais de 50 países em uma cúpula em Paris, no dia 16 de abril, e militares de mais de 30 nações finalizaram os detalhes operacionais em uma conferência organizada pelo Reino Unido, entre os dias 22 e 23 de abril. “O planejamento foi concluído e está pronto para ser executado”, disse Vernet.

O Irã fechou o estreito em 4 de março, após ataques conjuntos dos EUA e de Israel, iniciados em 28 de fevereiro, que resultaram na morte do líder supremo iraniano, o aiatolá Ali Khamenei.

Desde então, os prêmios de seguros contra riscos de guerra aumentaram de quatro a cinco vezes em relação aos níveis pré-conflito, segundo estimativas do setor, e cerca de 2.000 navios permanecem encalhados no Golfo.



O porta-aviões Charles de Gaulle recebeu ordens para se deslocar do Mar Báltico em 3 de março, como parte do que a França chamou de mobilização “sem precedentes”, que também inclui oito fragatas e dois navios de assalto anfíbio da classe Mistral.

O deslocamento do porta-aviões para o sul coloca os recursos aéreos franceses ao alcance do estreito sem que precisem entrar no Golfo Pérsico, onde a Marinha dos EUA mantém um bloqueio aos portos iranianos desde 13 de abril.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026

INTERNACIONAL - OMS INICIA RASTREAMENTO APÓS MORTE POR HANTAVÍRUS

Procedimento envolve contatos de passageiros de voo de Santa Helena para Joanesburgo
Do Estadão Conteúdo

A Organização Mundial da Saúde (OMS) informou que iniciou o rastreamento de contatos dos passageiros do voo 4Z132, de Santa Helena para Joanesburgo, após a morte de uma mulher holandesa - que estava no voo - por hantavírus.

“Uma mulher adulta, que teve contato próximo com o caso 1, desembarcou em Santa Helena em 24 de abril de 2026 com sintomas gastrointestinais. Seu quadro clínico piorou durante um voo para Joanesburgo, África do Sul, em 25 de abril.

Ela faleceu ao chegar ao pronto-socorro em 26 de abril. Em 4 de maio, o caso foi confirmado por PCR como infecção por hantavírus”, detalha a OMS.

Paralelamente, três pacientes com suspeita de infecção por hantavírus foram retirados de um navio de cruzeiro para a Holanda nesta quarta-feira, informou a agência de saúde da Organização das Nações Unidas (ONU).

A embarcação, epicentro de um surto mortal, permanecia ancorada perto de Cabo Verde com quase 150 pessoas a bordo, aguardando para seguir rumo às Ilhas Canárias, na Espanha. Três pessoas morreram e um corpo permanece a bordo, disse a OMS.

Ao todo, oito casos foram registrados, sendo três deles confirmados por exames laboratoriais.

Imagens da Associated Press mostraram profissionais de saúde com equipamentos de proteção individual se dirigindo ao navio para a evacuação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FÁBRICA DA YPÊ TINHA SUJEIRA, E BACTÉRIA FOI ACHADA EM PRODUTOS DE LIMPEZA DUAS VEZES, DIZEM FISCAIS

Máquinas e tubulações da empresa em Amparo (SP) tinham acúmulo de poeira; vigilância sanitária investiga possibilidade de contaminação de água por esgoto

Por Rafael Garcia — São Paulo



Imagem aérea do complexo fabril da Ypê em Amparo, no interior paulista — Foto: Ypê/divulgação

A inspeção que motivou o fechamento de uma linha de produção da fábrica da Ypê em Amparo (SP) constatou, pela segunda vez, a contaminação de produtos de limpeza com micro-organismos. Fiscais que participaram do trabalho relatam ter constatado problemas de higiene e investigam a hipótese de contaminação da água por esgoto nas instalações da empresa

que produz detergentes, desinfetantes e sabão para roupa.

Segundo o diretor do Centro de Vigilância Sanitária de São Paulo (CVS), Manoel Lara, a decisão de interromper a produção foi motivada por uma incapacidade da companhia de resolver de maneira consistente o problema, constatado inicialmente em novembro do ano passado.

Naquela ocasião, foi detectada a presença da bactéria *Pseudomonas aeruginosa* em amostras de produtos feitos no ano passado. Esse patógeno não é altamente contagioso, mas oferece risco porque costuma infectar pessoas com baixa imunidade. É um organismo relativamente comum em casos de infecção hospitalar, afetando sobretudo o pulmão, e particularmente em pacientes com fibrose cística.

— Na inspeção foram detectadas falhas nas boas práticas de processamento de produtos. Tinha tanto falhas documentais quanto falhas relacionadas à questão de higiene e limpeza das áreas de produção — disse Lara. — De alguma forma, essas falhas poderiam estar ligadas a essa contaminação por *Pseudomonas*.

Não há certeza ainda sobre como a bactéria entrou nos produtos. Segundo o CVS, está sendo investigada também a hipótese de um rompimento em estrutura para escoamento de esgoto ter contaminado o reservatório de água usada nos produtos. O ambiente de produção, de todo modo, não era adequado, afirma Lara.

— Tinha acúmulo de sujidades no ambiente, no piso, em cima de tubulações e máquinas, com poeira, o que demonstrava uma falha na questão de limpeza — disse.

O CVS afirma que entre a intervenção feita na empresa em novembro e a análise feita agora em abril, alguns lotes saíram aparentemente limpos, tendo passado por testes sanitários. O encontro do micro-organismo nos produtos feitos mais recentemente, porém, reacendeu a preocupação.

Por isso a Agência Nacional de Vigilância (Anvisa), que também participou da fiscalização, determinou desta vez não só a retenção dos produtos, mas também o fechamento das instalações daquele setor da fábrica.

A linha de produção interrompida é grande e tem capacidade para fabricar, anualmente, 23 mil toneladas de detergente e 33 mil toneladas de lava-roupa líquido. A Anvisa não especificou a quantidade de produto que deverá ser recolhida no mercado, mas sabe-se que são unidades envasadas num período de seis meses, de abril a setembro de 2025.

Outros lotes do produto feitos depois disso ficaram retidos na fábrica para análises, após a intervenção da Anvisa em novembro. A Ypê possui mais linhas de produção na fábrica de Amparo e em fábricas em outros lugares do Brasil, que não foram autuadas no caso. O auto de infração de hoje foi lavrado pela prefeitura de Amparo, que tem essa responsabilidade na coordenação com estado e União.

— Agora a empresa tem dez dias para impetrar um recurso, se quiser. Se o recurso não apresentar argumentos suficientes para negar a violação das boas práticas de produção identificadas pela Anvisa,

é possível que se determine uma multa — disse o secretário de comunicação de Amparo, Luiz Crescenzo.

O CVS avalia que ainda há espaço para reverter a decisão, caso a empresa cumpra os requisitos.

— Nesse prazo recursal eles teriam que fazer uma investigação das possíveis causas para saber se o problema está na qualidade da água, no processo de higienização ou algo como a manipulação pelos funcionários. Depois, precisam apresentar um plano de ação que avalia tudo, incluindo tratamento da água, legislação, boas práticas, treinamento de pessoal. E por fim, precisam apontar as possíveis soluções — afirma Lara. — Enquanto a empresa não resolver esses problemas, ela não vai poder produzir esse tipo de produto nessa linha de produção.

Outro Lado

Em comunicado à imprensa, a empresa afirma ter confiança de que vai conseguir reverter a suspensão de produção em Amparo.

"A Ypê esclarece que possui fundamentação científica robusta, baseada em testes e laudos técnicos independentes, atestando que seus produtos das categorias lava-louças, lava-louças concentrado, lava-roupas líquido, e desinfetante são seguros e não representam qualquer risco ao consumidor", diz o comunicado. "A empresa mantém diálogo contínuo e colaborativo com a Anvisa e, com a apresentação de informações e evidências técnicas adicionais, confia plenamente na reversão da decisão no menor prazo possível."

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/05/2026

INTERVENÇÃO ESTATAL NO SETOR DE MINERAÇÃO TÊM DE SER REGRADA PARA NÃO AFUGENTAR INVESTIMENTO, DIZ PRESIDENTE DO IBRAM

Pablo Cesario avalia que projeto de nova política de minerais críticos traz avanços importantes, mas pede mudanças em atuação do governo em negócios no Senado

Por **Glauce Cavalcanti** — Rio de Janeiro



Operário do Grupo Serra Verde trabalha na exploração de terras-raras em Minaçu, Goiás — Foto: Divulgação/Grupo Serra Verde

No dia seguinte à aprovação pela Câmara dos Deputados da proposta que cria regras e mira em incentivar a indústria nacional na exploração de minerais críticos, Pablo Cesario, presidente do Ibram — que reúne as empresas produtoras do setor de mineração no país —, alerta que dar ao poder público autonomia para vetar negócios no setor pode trazer riscos a transações

e afugentar investimentos no país.

— Temos uma política industrial e a gente vê isso com muitos bons olhos. O ponto que, todavia, a gente precisa atentar é como o Estado vai intervir no setor econômico — alerta Cesario. — E um pequeno exemplo de como isso pode afetar o setor aconteceu nesta semana quando o primeiro relatório (do PL) foi publicado, as as empresas brasileiras de mineração listadas no exterior perderam em valor R\$ 1 bilhão no mesmo dia.

Apesar de elogios ao projeto — incluindo o empenho de governo e oposição terem discutido o tema “importante” e alcançado um acordo que traz avanços ao setor —, Cesario explicou na tarde desta quinta-feira a jornalistas que o artigo que prevê a intervenção estatal nas transações entre empresas do setor acendeu uma luz amarela entre investidores.

— Todo esse movimento nos parece que foi ocasionado pela perspectiva do que havia no texto, que era uma licença prévia. E isso preocupou muito os investidores, eu recebi várias ligações, tendo relatos das empresas brasileiras que estão fazendo captação de investimentos hoje, de que essa se tornou a principal a principal pergunta de todos os investidores, que é: “se eu investir, eu terei segurança de que vou poder colher os frutos desses investimentos?”.

O projeto que recebeu aval na Câmara institui a Política Nacional de Minerais Críticos e Estratégicos. E prevê, entre as medidas principais, a concessão de até R\$ 5 bilhões em incentivos fiscais entre 2030 e 2034, cria um fundo para a concessão de crédito ao setor e um conselho com poder para barrar negociações comerciais.

Os minerais críticos estão sob os holofotes globais, integrando a pauta do encontro desta quinta-feira entre os presidentes Lula e Donald Trump, na Casa Branca, nos EUA. São essenciais a setores centrais na economia atual, mas com oferta em poucos países. Estão entre eles lítio, nióbio e as terras-raras. O Brasil responde por 8% das reservas mundiais de lítio, usado na fabricação de carros elétricos, e mais de 93% das de nióbio, chave para fabricação de ligas metálicas para a indústria e o setor aeroespacial.

Cesario destacou que é preciso reconhecer que “o mundo já não é mais o mesmo”, diante do novo cenário geopolítico e de instabilidade comercial.

— Há novos riscos, de fato o tema (minerais críticos) se tornou com boa razão um elemento para a geopolítica. Isso tem a ver com a reconfiguração, principalmente, de cadeias de valor ao redor do mundo — disse. — Nosso monitoramento de investimento do setor indicam uma escalada, um aumento de interesse de de investimento do setor. Nossa estimativa de investimento nos próximos cinco anos é de US\$ 76 bilhões no setor, dos quais aproximadamente US\$ 8 bilhões serão em terras raras.

A expectativa do Ibram é que esse ponto seja melhor discutido no Senado, considerando que o setor de mineração é de projetos de longo prazo, intensivos em capital e de alto risco. Por isso, questões que gerem imprevisibilidade à atividade podem ter o efeito de afastar investidores.

— Vou até pedir um parecer jurídico sobre isso. Mas, o que está escrito ali é: o governo tem a última palavra em tudo. E ele pode dar essa palavra com o critério que lhe melhor couber no momento. E isso é uma preocupação. Governos vão e voltam, todos eles terão direito de estabelecer suas



políticas, mas a gente precisa, justamente por conta desses prazos de maturação de projetos, de previsibilidade — afirmou Cesario.

Ele reafirma que, atualmente, todas as alterações em direitos minerários já têm de ser informadas às autoridades. A nova proposta amplia essa responsabilidade, o que vai multiplicar as transações que deveriam ser registradas formalmente.

Pablo Cesario, atual presidente do Ibram
— Foto: Divulgação / Ibram

— Isso é um trabalho operacional enorme, e nos parece que controlar todos não faz nenhum sentido. Me parece muito razoável uma preocupação sobre segurança nacional, sobre reciprocidade de tratamento entre países, de garantia, de fornecimento local, preocupações que são válidas — disse. — Então houve uma preocupação muito grande com a possibilidade de um gargalo operacional nessas autorizações, de que fluxos de comércio exterior sejam afetados, são cadeias globais de valor.

E ponderou que é preciso falar sobre desenvolvimento de tecnologia e da criação de um mercado de financiamento no Brasil, considerando que a maior parte das mineradoras está listada no exterior.

Ele lamentou ainda que a chamada Lei do Bem, não entrou no projeto. Ele prevê estímulos tributários para inovação e pesquisa, incluindo descontos no Imposto de Renda e na CSLL.

Em paralelo, Cesario listou uma série de pontos positivos do projeto aprovado na Câmara, trazendo o que o Ibram avalia como “boa prática em mineração”, na regulação de minerais estratégicos, com uma lista de critérios, não estabelecendo produtos, prioridade em termos de licenciamento ambiental, de prazo. Além disso, cria medidas na área de inovação e pesquisa muito bem-vindas.

A expectativa do executivo é de que todo o processo de tramitação da nova política para a indústria de mineração esteja concluída ainda antes da Copa do Mundo, portanto bem antes das eleições. E elogiou medidas trazidas pela proposta:

— As políticas de incentivo, a transformação e industrialização dos produtos minerais tiveram de fato um relatório que surpreende positivamente, na medida em que cria uma série de medidas novas, como, por exemplo, as debêntures incentivadas para a industrialização e para lavra.

Isso inclui ainda a criação de incentivos fiscais, créditos tributários e sobretudo a formação de um fundo garantidor. São movimentos paralelos a outras iniciativas lideradas pelo governo federal, a exemplo de um edital da Finep no valor de R\$ 3 bilhões, voltado para a pesquisa em mineração e transição energética, e do pré-lançamento de uma linha de financiamento do BNDES para a área de minerais críticos estratégicos, frisou o presidente do Ibram.

— Temos uma política de industrialização de minerais críticos estratégicos. Estamos em linha com que os outros países estão fazendo, americanos, chineses, coreanos, japoneses, alemães. Temos, ainda que modestamente, uma política de industrialização para essas novas cadeias de valor que estão sendo criadas aqui, inclusive de agregação de valor — pontuou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/05/2026

LULA DIZ QUE TRATOU COM TRUMP ASSUNTOS QUE PARECIAM 'TABUS'

Por Ana Carolina Diniz



Lula fala agora sobre o encontro de 3 horas com Trump. Presidente está na embaixada do Brasil em Washington. Trump chamou Lula de 'muito dinâmico' em post na sua rede social. O brasileiro, por sua vez, postou fotos do encontro em seu perfil no Instagram. — Foto: Reprodução

O presidente Lula afirmou que discutiu com Donald Trump diversos temas que, segundo ele, pareciam “tabu” até então. Ele disse ter informado ao presidente

americano que o Brasil está disposto a construir um grupo de trabalho forte com a América Latina para combater o crime organizado e também discutir a questão das tarifas comerciais. Afirmou ainda que não discutiu com o presidente norte-americano sobre facções criminosas.

Segundo Lula, ele saiu da reunião com a convicção de que haverá avanços na relação entre Brasil e Estados Unidos. O presidente brasileiro afirmou ainda ter dito a Trump que é importante que os americanos voltem a investir no Brasil, destacando que empresas dos EUA muitas vezes deixam de participar de licitações no país.

Ao tratar das terras raras, Lula mencionou a aprovação do projeto sobre minerais críticos na Câmara e destacou o potencial brasileiro nesse segmento estratégico.

Sobre as tarifas, Lula disse que Trump informou que as delegações do Brasil e dos Estados Unidos conversaram sobre a Seção 301 e questões comerciais. Segundo o presidente brasileiro, ficou acertado que os dois países voltarão a se reunir nos próximos 30 dias para tratar dos temas e tentar chegar a uma conclusão.

- Tem uma divergência entre eles e nós. Nosso ministro falou uma coisa, e o deles falou outra. Temos que resolver esses problemas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/05/2026

BRASIL E ESTADOS UNIDOS VÃO SE REUNIR NOS PRÓXIMOS 30 DIAS PARA DISCUTIR TARIFAS, AFIRMA MINISTRO

Chefe da pasta de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa diz que países discutirão tarifas e encerramento da Seção 301, mecanismo comercial usado pelo governo americano contra o Brasil

Por O GLOBO — Rio



Lula e Trump se reúnem na Casa Branca — Foto: Ricardo Stuckert / PR

Durante a coletiva de imprensa realizada após a reunião de mais de três horas entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, afirmou que representantes dos dois governos combinaram um novo encontro para negociar o fim das tarifas americanas sobre produtos brasileiros.

Um dos primeiros ministros a falar, Rosa disse que, durante o encontro entre a delegação brasileira e autoridades americanas, foram amplamente discutidas questões relacionadas aos investimentos realizados por grupos empresariais brasileiros nos Estados Unidos e por empresas americanas no Brasil.

Segundo o ministro, as equipes também trataram da Seção 301, mecanismo da legislação comercial dos EUA utilizado para investigar e retaliar práticas comerciais estrangeiras consideradas desleais — procedimento do qual o Brasil é alvo atualmente.

— Apresentamos todos os dados que desmentem a existência de uma relação comercial desarmoniosa entre os nossos países. Indicamos a necessidade de encerramento da Seção 301 e da abertura de uma discussão sobre as tarifas aplicadas ao Brasil e o não cabimento das medidas impostas aos produtos brasileiros — afirmou Rosa.

O ministro acrescentou que os dois governos combinaram uma nova reunião nos próximos 30 dias, com a expectativa de avançar nas negociações e concluir o processo relacionado à Seção 301.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/05/2026

TRUMP CITA LULA COMO 'DINÂMICO PRESIDENTE DO BRASIL' E DIZ QUE ENCONTRO FOI SOBRE TARIFAS

Em post no Truth Social, presidente americano afirma que reunião 'transcorreu muito bem'
O Globo - RJ



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante Encontro com o Presidente dos Estados Unidos, Donald Trump — Foto: Ricardo Stuckert / PR

O presidente Donald Trump acabou de postar em rede social um texto sobre o encontro com Lula, confira:

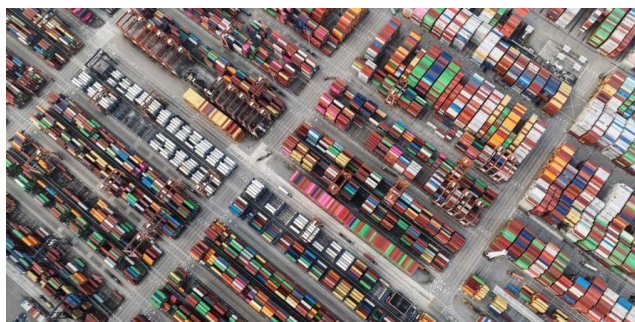
"Acabo de concluir minha reunião com Luiz Inácio Lula da Silva, o muito dinâmico presidente do Brasil. Discutimos muitos temas, incluindo comércio e, especificamente, tarifas. A reunião transcorreu muito bem. Nossos representantes estão programados para se

reunir e discutir certos elementos-chave. Reuniões adicionais serão agendadas nos próximos meses, conforme necessário.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/05/2026

EXPORTAÇÕES PARA OS EUA CAEM 16,7% ATÉ ABRIL, MAS VENDAS DO BRASIL PARA O EXTERIOR SOBEM

China, por outro lado, registrou um aumento de 25,4% no período
Por Bernardo Lima — Brasília



Exportações chinesas desaceleram em março — Foto: Bloomberg

As exportações do Brasil para os Estados Unidos caíram 16,7% entre janeiro e abril deste ano na comparação com os primeiros quatro meses de 2025, segundo dados divulgados nesta quinta-feira pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). As vendas para o exterior, por outro lado, aumentaram 9,2% até abril.

No acumulado até abril, as importações do Brasil de produtos e serviços americanos também registraram queda, de 13,0% e totalizaram US\$ 12,27 bilhões. Dessa forma, neste período, a balança comercial com os Estados Unidos registrou déficit de US\$ 1,36 bilhões e a corrente de comércio (soma das exportações e importações) diminuiu 14,8% chegando a US\$ 23,17 bilhões.

Segundo Herlon Alves Brandão, diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior do MDIC, desde agosto do ano passado são registradas quedas nas exportações mensais dos Estados Unidos.

A queda acontece em meio a uma busca de diversificação de parceiros comerciais pelo Brasil, desde que os Estados Unidos impuseram tarifas de até 50% sobre produtos brasileiros no ano passado. A Suprema Corte americana derrubou os efeitos do tarifaço em fevereiro. Agora, permanece uma alíquota global de 10%.

Na soma com todos os países, a balança comercial brasileira teve um superávit de US\$ 24,7 bilhões até abril, com crescimento de 43,5%. A corrente de comércio registrou aumento de 6,1%, atingindo US\$ 208,3 bilhões.

As exportações aumentaram principalmente para China, que registrou um aumento de 25,4% neste primeiro trimestre, se consolidando o principal parceiro comercial do Brasil.

Em abril, a balança comercial registrou superávit de US\$ 10,53 bilhões, uma alta de 37,5% em relação ao mesmo período do ano passado. Este é melhor resultado para o mês na série histórica iniciada em 1989. No período, o país exportou US\$ 31,1 bilhões e importou US\$ 23,6 bilhões.

As principais mercadorias exportadas pelo Brasil ao exterior seguiram sendo produtos como soja, óleos de petróleo e minerais:

- Soja: US\$ 6,96 bilhões, com aumento de 18,8%
- Óleos brutos de petróleo: US\$ 4,79 bilhões, com alta de 10,6%
- Minério de ferro: US\$ 2,46 bilhões, com aumento de 19,5%
- Carne bovina: US\$ 1,57 bilhão, com crescimento de 29,4%
- Óleos combustíveis: US\$ 1,17 bilhão, com alta de 19,1%
- Café não torrado: US\$ 1,07 bilhão, com queda de 14,2%

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/05/2026

CÁRMEN LÚCIA VOTA PARA MANTER DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES DE PETRÓLEO, MAS DINO PEDE VISTA E JULGAMENTO NO STF É ADIADO

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 plenário do Supremo Tribunal Federal — Foto: Antonio Augusto/STF

O ministro Flávio Dino pediu vista e interrompeu nesta quinta-feira o julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) 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.

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.

Antes de Dino pedir vista, a ministra Cármen Lúcia votou por manter a sua decisão liminar de 2013 e revogar a lei que distribuiu as taxas arrecadadas com petróleo.

No seu voto, Cármen afirmou que a Constituição criou um “verdadeiro sistema” de equilíbrio federativo quanto aos recursos advindos da exploração de petróleo e gás. Disse também que a Carta não prevê



a distribuição obrigatória igualitária e exata dos recursos notadamente pela peculiaridade dos entes que sofrem ônus na exploração de recursos.

— Os percentuais devidos à União e aos estados produtores em todos cenários de exploração sempre foram significativamente maiores que o dos não produtores justamente em razão da natureza compensatória — disse a ministra.

Cármem afirmou que o que hoje é royalties foi inicialmente tratado como indenização.

— Embora eventuais danos ambientais tenham de ser suportados muitas vezes por outros entes, os prejuízos maiores e constantes se concentram nas regiões de exploração — considerou.

Para a ministra, a lei de 2012 "mostra-se dissonante da norma constitucional".

— As normas questionadas (a lei) desestabilizam o equilíbrio federativo que prevê o caráter indenizatório compensatório da destinação de royalties e participação especial aos entes que de fato sofrem com os efeitos da exploração. O desequilíbrio federativo é mais acentuado ao se considerar a arrecadação do ICMS, pois o modelo priva os estados produtores da possibilidade de tributar operações que destinem petróleo a outros estado — disse.

Como foi o primeiro dia

O julgamento iniciou na quarta-feira, quando o STF se concentrou em ouvir as partes do processo e outros autores interessados. 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".

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

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 União deixará de arrecadar R\$ 9 bilhões ao ano, diz a Advocacia-Geral da União (AGU), em petição enviada terça-feira 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.

O procurador do Espírito Santo Claudio Penedo Madureira ressaltou os precedentes do STF que afirmam que royalties compensam impactos da exploração e defendeu que tais entendimentos sejam mantidos.

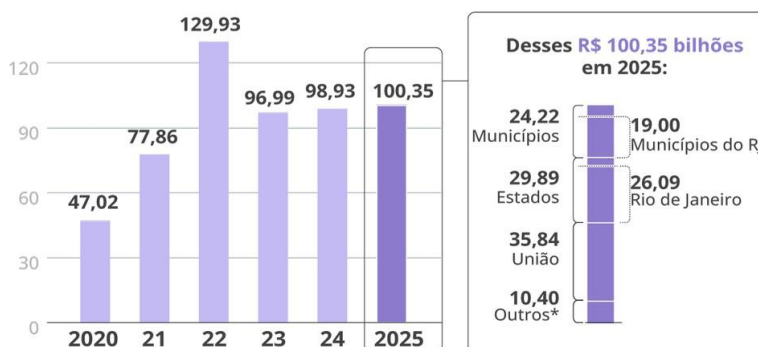
Já os estados não produtores, que participam do julgamento como "amigos da Corte" sustentaram que a mudança na partilha dos royalties seria uma "genuína distribuição de riqueza nacional", da União, que é "finita". Para eles, a lei que está suspensa desde 2013 supera uma "distorção no federalismo fiscal" e corrige "desigualdades regionais".

Retroativo

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)



*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: 07/05/2026

PORTA-AVIÕES NUCLEAR DOS EUA CHEGA AO RIO PARA OPERAÇÃO COM A MARINHA BRASILEIRA

USS Nimitz participa de exercícios conjuntos no litoral fluminense entre os dias 11 e 14 de maio durante a Operação Southern Seas 2026

Por O GLOBO



Porta-aviões USS Nimitz — Foto: Reprodução / redes sociais

O porta-aviões nuclear USS Nimitz, considerado o mais antigo do mundo, chega ao litoral brasileiro nesta quarta-feira para participar da Operação Southern Seas 2026, exercício conduzido pela 4ª Frota da Marinha dos Estados Unidos em parceria com forças navais da América Latina. De acordo com a Marinha, as atividades no Rio estão previstas para acontecer entre os dias 11 e 14 de maio.

Realizada desde 2007, a Southern Seas chega à 11ª edição consolidada como uma das principais iniciativas de cooperação marítima do hemisfério ocidental. A operação reúne navios, aeronaves e militares de países parceiros com foco em interoperabilidade, treinamento conjunto e resposta coordenada a ameaças no ambiente marítimo.



A passagem do grupo naval norte-americano pelo Brasil faz parte de uma missão mais ampla de circunavegação da América do Sul, com escalas em países aliados. A presença do USS Nimitz em águas brasileiras ocorre dentro da agenda de cooperação militar e diplomática entre Brasil e Estados Unidos.

A participação brasileira está diretamente ligada à posição estratégica do país no Atlântico Sul, considerado essencial para a proteção de rotas marítimas e dos recursos da chamada Amazônia Azul. Durante a operação, serão realizados exercícios conhecidos como PASSEX, além de intercâmbios técnicos entre militares e visitas institucionais.

Segundo as informações divulgadas, as atividades têm como objetivo ampliar a capacidade de atuação combinada entre as duas Marinhas e elevar o nível de adestramento das tripulações.

No Brasil, a passagem do grupo naval ocorrerá exclusivamente no Rio. A atuação de meios estrangeiros próximos ao território nacional acontece com coordenação das autoridades brasileiras, dentro das práticas de diplomacia naval e dos acordos de cooperação firmados entre os países.

Pela Marinha do Brasil, participarão da operação a Fragata Independência, a Fragata Defensora, o Submarino Tikuna e dois helicópteros AH-11B Super Lynx.

Histórico recente de cooperação militar

A Southern Seas deste ano reforça uma aproximação que já vinha sendo colocada em prática em exercícios recentes entre as forças navais dos dois países. Em 2024, a Marinha do Brasil atuou ao lado de um grupo-tarefa liderado pelo porta-aviões USS George Washington em exercícios realizados no litoral do Sudeste.

Na ocasião, foram executadas operações aéreas complexas, incluindo o chamado cross deck — quando aeronaves de uma Marinha pousam e decolam em navios de outra força. Participaram das atividades caças AF-1 Skyhawk e helicópteros brasileiros, além de aeronaves norte-americanas como os F/A-18 Super Hornet. Além do treinamento militar, as ações também envolveram visitas técnicas, workshops e intercâmbios voltados para áreas como segurança nuclear, monitoramento ambiental e resposta a crises.

Ainda em 2024, militares brasileiros e norte-americanos também atuaram juntos no apoio às vítimas das enchentes no Rio Grande do Sul. A operação incluiu a transferência de 15 toneladas de doações entre o USS George Washington e o Navio-Aeródromo Multipropósito Atlântico, na costa gaúcha.

O que é o USS Nimitz

Comissionado em 1975, o USS Nimitz é considerado o porta-aviões nuclear mais antigo ainda em operação no mundo. O navio dá nome à classe Nimitz, uma das mais conhecidas da Marinha norte-americana. A embarcação tem cerca de 330 metros de comprimento e deslocamento superior a 100 mil toneladas. A propulsão nuclear garante grande autonomia operacional e permite que o navio permaneça longos períodos em missão sem necessidade de reabastecimento convencional.

O grupo aéreo embarcado reúne caças, helicópteros e aeronaves de alerta antecipado, formando uma estrutura voltada para missões de defesa, ataque, vigilância e apoio.

A presença do USS Nimitz no Brasil também dialoga com a experiência recente da Marinha brasileira no uso do Navio-Aeródromo Multipropósito Atlântico, incorporado à Esquadra em 2018. Atualmente, o Atlântico é o maior meio naval brasileiro e atua em operações aéreas com helicópteros, além de missões militares e de apoio humanitário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/05/2026

CRIME ANCORADO NO PORTO DO RIO: EM DUAS OPERAÇÕES EM NOVE DIAS PF MIRA FRAUDES E TRÁFICO DE DROGAS

Primeira ação foi contra esquema bilionário de corrupção na alfândega e a segunda, contra tráfico internacional de drogas em contêineres com sacas de café

Por O Globo — Rio de Janeiro



Agentes da Polícia Federal durante Operação Off-Grade Coffee — Foto: Polícia Federal/Divulgação

A Operação Off-Grade Coffee (café fora de padrão, em tradução livre) da Polícia Federal, deflagrada nesta quinta-feira, é a segunda com foco no Porto do Rio num intervalo de nove dias. Em 28 de abril, a PF e a Receita Federal realizam a Operação Mare Liberum (mar livre, em tradução livre), com foco num esquema bilionário de corrupção na alfândega, que movimentou, segundo as investigações, R\$ 86,6 bilhões em mercadorias

Na ocasião, 17 auditores fiscais e oito analistas tributários foram afastados do cargo por determinação judicial. Eles foram alvos ainda de medidas de bloqueio de bens e restrições a atividades profissionais. Com os auditores Receita foram apreendidos, ao todo, mais de R\$ 4 milhões

Já nesta quinta-feira, o alvo da PF é um grupo que, segundo as investigações, esconde drogas em contêineres contendo sacas de café. Três mandados de prisão preventiva e sete de busca e apreensão foram cumpridos no Rio de Janeiro, no Espírito Santo, em Minas Gerais e em São Paulo contra investigados considerados centrais na quadrilha.

De acordo com a PF, outros alvos foram submetidos a medidas cautelares, como proibição de contato entre os envolvidos, restrição de deslocamento e monitoramento eletrônico.

A investigação sobre a organização criminosa começou após a apreensão de aproximadamente 1,2 tonelada de cocaína escondida em um contêiner carregado com sacas de café, que tinha a Alemanha como destino, em junho de 2025.

As apurações apontam que o grupo estruturou um sofisticado esquema para viabilizar o envio de drogas ao exterior mediante simulação de operações comerciais lícitas de exportação de café. A quadrilha usava empresas de fachada, laranjas e complexas transações financeiras ocultar a origem ilícita do dinheiro e possibilitar a inserção da droga nas cargas exportadas.

De acordo com os elementos colhidos pelos policiais, o grupo atuava de forma organizada, com divisão de tarefas entre seus integrantes. Um dos investigados exerceria papel de chefe, coordenando negociações internacionais, movimentação financeira e logística do envio da droga. Outros integrantes atuavam na intermediação comercial, fornecimento de empresas e controle do carregamento dos contêineres.

As apurações também revelaram a utilização de recursos financeiros oriundos de atividades ilícitas, com indícios de lavagem de dinheiro por meio de transferências bancárias para dificultar o rastreamento dos valores empregados na operação.

Os investigados poderão responder pelos crimes de tráfico internacional de drogas, organização criminosa, lavagem de dinheiro e falsidade ideológica, entre outros crimes que possam ser identificados no curso das investigações.

A operação é mais um desdobramento da Missão Redentor II, realizada no âmbito da ADPF 635, e tem como foco a prisão de chefias do crime organizado, além de enfraquecer financeiramente essas organizações por meio do bloqueio de rotas usadas no escoamento de drogas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/05/2026

AÇÃO CONTRA CONTRABANDO NO RIO DEVE INSPIRAR OUTRAS EM PORTOS PELO PAÍS

Operação exemplar da PF e da Receita desbaratou crimes que não estão restritos ao litoral fluminense

Por Editorial



Dinheiro apreendido durante operação da PF no Porto do Rio — Foto: Receita Federal / Divulgação/28/04/2026

Foi exemplar a Operação Mare Liberum, ação conjunta da Polícia Federal (PF) e da Receita Federal para desbaratar um megasquema de corrupção no Porto do Rio. Por determinação judicial, 17 auditores fiscais e oito analistas tributários foram afastados. A investigação revelou uma quadrilha formada por servidores da Receita, empresas importadoras e despachantes aduaneiros — totalmente dedicada ao contrabando. Estimativas preliminares sobre o total sonegado chegam a R\$ 500 milhões. A suspeita é que o esquema também tenha sido usado para abrir portas a armas e drogas ilícitas. A ação, que envolveu cem auditores ou analistas da Receita e 250 agentes da PF, deveria inspirar operações semelhantes noutros portos brasileiros. É difícil acreditar que os crimes e irregularidades desvendados estejam circunscritos ao litoral fluminense.

Os agentes encontraram todos os indícios frequentes em casos de corrupção. Quantias milionárias de dinheiro vivo e produtos caros em abundância. Em imóvel na Barra da Tijuca, a polícia achou US\$ 166 mil (R\$ 830 mil) dentro de um piano, além de R\$ 1,2 milhão em espécie. Em Niterói, mais US\$ 358 mil (R\$ 1,7 milhão). Em Copacabana, outros R\$ 233 mil. O dinheiro “guardado debaixo do colchão”, longe dos controles do sistema bancário, ultrapassou R\$ 4 milhões. Na lista do material apreendido, constam caixas de vinho, joias e outros bens normalmente usados na lavagem de recursos ilícitos.

A Corregedoria da Receita deu início às investigações em fevereiro de 2022. Encontrou 17 mil declarações de importação suspeitas. Uma das práticas consistia em registrar custo abaixo do real para os produtos que chegavam ao porto. Dessa forma, as empresas do esquema pagavam menos imposto. Outro crime era liberar a entrada de produtos ilegais, identificados como artigos permitidos pela legislação brasileira. Agentes criminosos faziam vista grossa para as mercadorias no porto.

Além das adulterações nas declarações, foram identificadas fraudes na admissão temporária de produtos, principalmente no setor de óleo e gás. Empresas petrolíferas costumam trazer para o Brasil equipamentos usados por tempo limitado, depois enviados a outro país. É o caso de máquinas usadas em perfuração ou sondas. A legislação estipula prazos rigorosos para essas importações, mas as regras foram muitas vezes esquecidas mediante propina.

“Qualquer tipo de fragilidade no controle é motivo de preocupação. Pode entrar de tudo, como produtos que colocam em risco a saúde, o meio ambiente e a segurança pública”, disse ao GLOBO Claudiney Santos, superintendente da Receita no Rio. A próxima fase da operação terá como objetivo chegar aos corruptores, às companhias que se beneficiaram do esquema e aos intermediários. A ação de criminosos dentro da estrutura do Estado reduz a arrecadação de impostos, beneficia empresas que operam na ilegalidade, distorce o ambiente de negócios e põe a saúde, ou mesmo a vida, da população em risco. Não pode haver trégua contra eles, seja no Rio, seja em qualquer outro porto brasileiro.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LULA DIZ QUE SAI SATISFEITO DE REUNIÃO NOS EUA E QUE TRUMP NÃO ABORDOU PIX E FACÇÕES CRIMINOSAS

Presidente conduziu coletiva na embaixada em Washington após cancelar conversa com jornalistas no Salão Oval da Casa Branca; americano disse que encontro foi produtivo e chamou Lula de 'dinâmico'
Por Felipe Frazão

ENVIADO ESPECIAL A WASHINGTON - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse que sai satisfeito após a reunião de quase três horas com Donald Trump na Casa Branca na tarde desta quinta-feira, 7. Não houve assinatura de acordos, mas o petista apontou que os dois líderes tiveram discussões importantes sobre tarifaço, crime organizado, terras raras e outros temas.

O petista conduziu uma coletiva de imprensa na embaixada brasileira em Washington, que substituiu a tradicional conversa com jornalistas no Salão Oval. O momento de perguntas e respostas conjuntas entre os líderes foi cancelado a pedido do presidente brasileiro, segundo apurou o Estadão.

Lula chamou a reunião de histórica. "Eu saio daqui com a ideia de que nós demos um passo importante na consolidação da relação democrática histórica que o Brasil tem com os EUA". De bom humor, o brasileiro disse ter feito Trump sorrir. "O presidente Trump rindo é melhor do que ele de cara feia", brincou.



07.05.2026 - Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante Encontro com o Presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. Casa Branca, Washington, D.C. Fotos: Ricardo Stuckert / PR Foto: Ricardo Stuckert / PR

Segundo o presidente, o americano não abordou especificamente as questões do Pix e de facções criminosas brasileiras. Ambos os temas eram os mais sensíveis para o Brasil e considerados prioritários por Washington. A Casa Branca considera o Pix uma "prática comercial abusiva" e queria classificar grupos

como PCC e CV como terroristas.

Ao ser questionado sobre as posições de Trump sobre Cuba, Venezuela e Irã, Lula respondeu que o americano "não vai mudar depois de três horas de reunião comigo". "Eu acredito muito mais no diálogo do que na guerra. Eu acho que a invasão do Irã vai causar mais prejuízo do que ele está imaginando. Ele acha que a guerra já acabou, eu não vou ficar brigando com ele por conta da visão que ele tem da guerra".

"Eu disse para ele que durante um bom tempo os EUA deixaram de olhar para a América Latina com um olhar de interesse, como a Europa deixou de olhar para o nosso continente para olhar para o Leste Europeu", destacou Lula.

Crime organizado

Segundo o presidente, o Brasil demonstrou interesse em construir - com os EUA e outros países da América Latina - um grupo de trabalho para combater o crime organizado. "Nos resolvemos discutir assuntos que pareciam tabus, como o crime organizado", disse. "Isso precisa ser compartilhado com todos e o Brasil tem expertise".

Muitas vezes os EUA falavam em combater o crime organizado falando em ter bases militares em outros países quando na verdade, pra você fazer com que outros países deixem de fabricar o que chamamos de droga é preciso criar alternativas econômicas para esses países.

Luiz Inácio Lula da Silva

Segurança era o tema que o governo brasileiro queria evitar, pois entende que a classificação do Primeiro Comando da Capital e do Comando Vermelho como organizações terroristas abre portas para intervenções americanas.

Terras raras e tarifaço

De acordo com Lula, as duas comitivas também trataram de terras raras, um assunto caro aos EUA que buscam afastar a dominância chinesa na área. “Nós não temos preferências, o que nós queremos é fazer parceria. Quem quiser participar conosco para ajudar a fazer a mineração estão sendo convidados para irem ao Brasil e isso é permitido pela regulação que foi feita ontem e deve ser aprovada hoje no senado”.

Ao ser perguntado sobre o tarifaço, Lula disse que está “muito positivo” sobre o assunto. “Tem uma divergência entre nós que ficou explícita na reunião. Propus 30 dias para que os companheiros possam criar uma solução”.

Os EUA haviam imposto 50% de tarifas contra o Brasil - 10% aplicadas a todos + 40% apenas ao Brasil. Os 40% caíram após decisão da Suprema Corte, mas podem retornar caso o país decida reimpôr as sobretaxas a partir de julho. Neste encontro, o Brasil conseguiu um respiro de um mês para negociar, disse.



O presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, se reuniu com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, na Casa Branca Foto: Ricardo Stuckert/PR

Pix e investigações

Outro tema sensível para o Brasil eram as investigações abertas pelos EUA contra o Brasil por supostas práticas comerciais abusivas. O governo americano citava, em documento, o Pix e a 25 de Março como exemplos dessas práticas.

Segundo Lula, porém, Trump não tocou no assunto. “Ele não falou do Pix e eu também não”, disse. E brincou: “Ele não discutiu o acordo da seção 301, nós levantamos a tese que nós achamos que não tem procedência. Eles levantaram a tese que o Brasil esta cobrando mais imposto. Sugerir que colocássemos os nossos ministros para discutir em 30 dias. Acho que vai terminar bem”, afirmou o brasileiro.

Antes de Lula, falam os ministros que participaram da comitiva do presidente. O chanceler Mauro Vieira disse que o encontro foi muito positivo e passou do tempo previsto. Os líderes abordaram temas como os minerais raros brasileiros e o combate ao crime organizado.

Dario Durigan, Ministro da Fazenda, disse ter feito uma intervenção durante o almoço de trabalhando, assinalando que a economia do País vive um momento de estabilidade, inflação sob controle e crescimento acima do esperado. “Tem duas frentes importantes de conclusão de encaminhamentos: houve um primeiro anúncio feito no Brasil em que se estabeleceu um mecanismo de troca de informação previa a chegada de containers no Brasil e nos EUA”.

Mudança de protocolo

Lula foi questionado pelos jornalistas sobre a mudança de protocolo na Casa Branca. A pedido de Lula, a coletiva conjunta no Salão Oval foi adiada para depois do almoço, mas acabou cancelada.

É comum haver uma foto de chegada no Salão Oval, onde os jornalistas entram e fazem perguntas rápidas aos presidentes. A imprensa, contudo, não foi autorizada a entrar.

Segundo apurou o Estadão, a mudança foi um pedido de Lula, para evitar o que houve na Malásia, onde o brasileiro ficou muito incomodado ao responder os questionamentos antes de conversa com Trump.

Também evita o que ocorreu com os presidentes Volodmir Zelenski, da Ucrânia, e Cyril Ramaphosa, da África do Sul, que foram constrangidos pelo americano durante a conversa com jornalistas no Salão Oval.

Trump chama Lula de 'dinâmico'

O presidente americano também chamou a reunião de foi produtiva e chamou Lula de "presidente dinâmico" de acordo com o líder americano. Após a reunião, o republicano publicou em sua rede social que diversos assuntos foram abordados e que tudo "transcorreu muito bem".

"Acabei de encerrar minha reunião com Luiz Inácio Lula da Silva, o dinâmico presidente do Brasil. Discutimos diversos assuntos, incluindo comércio e, especificamente, tarifas. A reunião transcorreu muito bem", escreveu Trump em uma publicação no Truth Social. "Nossos representantes devem se reunir para discutir alguns pontos-chave. Outras reuniões serão agendadas nos próximos meses, conforme necessário".

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/05/2026

FIM DA ESCALA 6X1 PODE ELEVAR ROTATIVIDADE NAS EMPRESAS E QUEDA DA MASSA SALARIAL, DIZ ZYLBERSTAJN

Para economista, dá para 'fazer do limão uma limonada', mas PEC deveria atrelar redução da jornada a metas de maior produtividade

Por Carlos Eduardo Valim

Um dos principais especialistas em mercado de trabalho do Brasil, o economista Hélio Zylberstajn, professor da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, prevê que a aprovação da redução da jornada semanal de trabalho de 44 para 40 horas e o fim da escala de trabalho 6x1 vai provocar uma alta rotatividade nas empresas e a diminuição da massa salarial. "Não vai acontecer de uma hora para outra, mas os empregados que vão continuar recebendo o mesmo salário para trabalhar menos horas, até 40 horas semanais, serão substituídos com o tempo por outros recebendo menos", diz. "Empresas são estruturas ágeis e maleáveis. Elas tentam se ajustar aos incentivos e às restrições que vão aparecendo."

O economista também acredita que "assim como talvez tenha um pouco de exagero no argumento das empresas, de que a mudança vai inviabilizar os negócios, também há certo exagero no argumento do outro lado, de que o impacto é mínimo". "Vai haver impacto", diz.

Zylberstajn estima que um corte de 44 horas para 40 horas vai exigir um aumento de produtividade de 8,5% para ser compensado, o que ele considera um grande desafio. Para o especialista, a redução da carga horária pode trazer mais produtividade, mas não na escala necessária.

Ele, no entanto, acredita que dá para fazer "do limão uma ótima limonada", e faz a sua proposta de que a PEC deveria condicionar essa redução de horas a ganhos de produtividade negociados diretamente entre empregadores e trabalhadores. "Em certo número de anos, eles podem reduzir a jornada, em prazo definido, se a produtividade crescer. Assim, consegue-se compensar as empresas e as mudanças na escala da mesma forma", afirma.

A redução da jornada de trabalho pode causar um PIB menor, como alguns economistas e pesquisas estão defendendo?

A redução da jornada e, principalmente, a mudança na escala de trabalho podem ter impactos muito importantes. Em geral, o tipo de estudo que se faz diz que, se a redução acontecer, o custo vai aumentar em certa medida, que as empresas vão ter de demitir, mas são resultados baseados em análises muito rígidas. Só olha para aquela mudança em si. Mas a mudança provoca diferentes impactos em diferentes empresas. Uma empresa em que o custo da mão de obra é parte pequena do total, como as de metalurgia, uma indústria química, ou uma altamente tecnológica, com processos mais intensivos em capital do que em trabalho, sofrerá impacto pouco relevante. E que pode ser absorvido com mais tranquilidade. Já em setores em que a mão de obra representa grande parte, será mais forte. Em toda a área de serviços, de saúde e de educação. O problema é que o de serviços já é há muito tempo o mais dinâmico na criação de vagas.

Como as empresas vão buscar se adaptar?

Cada empresa vai procurar se ajustar, e os ajustes serão diferentes. Num primeiro exemplo, pode absorver esse custo e pode reduzir a margem de lucro. E talvez nem reduza os preços dos produtos, se for dominante no mercado e poder repassar os custos. Vai ser um ajuste na margem ou na inflação. Mas, para a empresa em setor competitivo e em que a mão de obra é importante nos custos totais, ela vai buscar novas formas de ajustes. A primeira delas será a rotatividade. Os trabalhadores que atualmente trabalham por mais de 40 horas semanais e que continuarão a receber o mesmo salário para trabalhar menos podem ser demitidos, à medida que outros forem sendo contratados por salários menores. Nada disso acontece de uma hora para a outra. Não é repentino. Vai ter um ponto em que a empresa tem dois empregados e um ganha mais que outro pelo mesmo tempo de trabalho. Além da rotatividade, isso causa redução da massa salarial. É um processo que leva algum tempo, mas que acaba acontecendo. As empresas são estruturas ágeis e maleáveis. Elas tentam se ajustar aos incentivos e restrições que vão aparecendo.

E quanto à questão da diminuição de dias da escala semanal?

Existem setores em que é muito difícil ajustar, como os que exigem trabalho em sete dias por semana. Quando passarem do 6x1 ao 5x2, vão ter de contratar trabalhadores intermitentes. Vai aumentar o custo do trabalho para eles. Assim como talvez tenha um pouco de exagero no argumento das empresas de que a nova escala vai inviabilizar os negócios, também há certo exagero no argumento do outro lado, de que o impacto é mínimo. Vai haver impacto.



O pesquisador e professor da Fipe-USP Hélio Zylberstajn Foto: Wertjer Santana/Estadão

Pode haver um aumento da informalidade?

Muitas empresas podem trocar o trabalho formal por informal. Se a mudança acontecer imposta de cima para baixo, pode virar um desastre. Não que o mundo vá acabar, mas vai haver perdas que podem ser evitadas.

Qual seria o ganho de produtividade necessário para compensar essas mudanças?

Eu não simulo ou faço ensaios sobre essa questão, mas fiz uma coisa direta. Se olharmos a última Pnad Contínua anual, de 2025, e

reduzirmos a jornada que fica acima de 40 horas semanais, precisaremos aumentar em 8,5% a produtividade.

Isso não levaria muitos anos?

Ainda mais se levarmos em conta que a produtividade no Brasil está estagnada. E só estamos levando em conta a redução da jornada. Não sabemos o que vai acontecer com o fim do 6x1. Não há



dúvidas de que um dia a mais de descanso e meia hora a mais de descanso vão responder com mais satisfação e o trabalhador mais produtivo. Mas não acho que eles serão 10% mais produtivos. A mudança vai ter de ser um ganha-ganha. Estamos diante de um problema. Os trabalhadores querem trabalhar menos horas e menos dias. É um pedido justo. E as empresas estão pedindo uma compensação por isso. E os pedidos de compensação que têm aparecido não são muito recomendáveis.

Quais, por exemplo?

Um pedido de recompensação que já foi anunciado como proposta de emendas é de reduzir alíquotas do INSS. Isso é muito ruim, porque ocorre uma queda de arrecadação do fundo. E sabemos como é isso. Começa com um pedido menor e vira algo grande. Além disso, não se recupera a produtividade. Apenas se reduz o custo. Outra recompensação sugerida é reduzir o rigor de algumas regras trabalhistas, principalmente em saúde e segurança, o que também não é indicado.

Qual seria uma forma melhor de fazer isso?

O que tenho sugerido é que a compensação se dê exatamente onde ocorre o impacto maior, na redução da produtividade. O ideal seria que a PEC fizesse a redução da jornada para 40 horas, condicionando isso a ganhos de produtividade negociados diretamente entre os dois lados. Poderia ficar acordado que, em certo número de anos, se crescer tanto a produtividade, se reduz a jornada em tanto. Empresas e trabalhadores podem escolher qual seria o indicador de produtividade que querem estabelecer, até atingir o prazo definido. Com isso, no processo de atender os trabalhadores, se compensa as empresas. E esse jeito é preconizado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). Ela está estudando se a redução da jornada pode induzir a ganhos de produtividade.

E a conclusão é de que existe essa relação?

Há evidências sobre isso. Eu, particularmente, entrevistei alguns recrutadores e os resultados são animadores. Algumas empresas foram provocadas, por pautas dos trabalhadores, a reduzir a jornada. Quando começou a discussão sobre compatibilizar a vida pessoal com a profissional, algumas estudaram como poderiam reduzir a jornada sem perder a produção. Com indicadores negociados, com consenso e com a participação de sindicatos, é possível transformar esse limão numa ótima limonada. Isso se a PEC não vier de cima para baixo, determinando a nova escala e como fazer a mudança. Ela deve ser genérica e relacionar ganhos dos trabalhadores à produtividade.

Acha possível os políticos incluírem isso na PEC?

Quando se olha a pressa para aprovar a nova regra, não é animador. Os políticos querem uma resposta rápida e para já. Isso é preocupante. A PEC tem de ter uma redação inteligente. Precisa reduzir a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais, mas tem de dar um prazo, precisa dizer que é gradual, que as empresas serão compensadas com ganhos de produtividade e que a negociação coletiva definirá indicadores para medir produtividade e que a compensação se dará por meio de acordo coletivo. Também acho que a jornada máxima semanal deveria ser uma jornada média. Se, num mês, a empresa precisar de uma jornada maior e a negociação definir o horizonte de tempo em que a jornada média seria calculada, isso atenderia a todos os casos de setores com escalas complicadas.

Uma crítica feita para as soluções por acordos é que os trabalhadores não têm o mesmo poder de barganha dos patrões. Isso não pode enfraquecer a definição por novas regras?

Existe a tese de que os sindicatos não são representativos ou que têm problemas de barganha. Mas, nos últimos meses, percebemos que os acordos estão trazendo ganhos reais, conseguidos acima da inflação. Consultei 37 mil acordos e convenções coletivas, realizados num período de 12 meses, até outubro do ano passado, e em 80% desses acordos existem cláusulas de jornada de trabalho. Já existe uma tradição muito grande enraizada de negociação de jornada no Brasil. O que não existe ainda é o costume de trocar produtividade por jornada. Se a lei prever negociação, a pressão dos trabalhadores vai ser muito grande. Eles vão pressionar os sindicatos e empresas por esses acordos. Isso pode transformar o próprio modelo de negociação sindical do Brasil e criar uma relação de trocas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/05/2026

NEGOCIAÇÕES COM RAÍZEN ESQUENTAM E FUNDOS ESTRANGEIROS TENTAM AMARRAR EMPRÉSTIMO

Fontes próximas à companhia dizem que não há dinheiro novo na mesa, mas há quem fale em R\$ 5 bi adicionais

Por Cynthia Decloedt (Broadcast) e Talita Nascimento (Broadcast)



Instalações da Raízen em Rondonópolis, Mato Grosso Foto: Divulgação

As negociações entre Raízen e seus credores têm sido intensas nesta semana, já que a expectativa da companhia é levar, no início de junho, um plano fechado com adesão de mais de 50% deles, pronto para ser homologado pela Justiça.

A Raízen tem pressa e precisa de liquidez. Os credores externos, por sua vez, tentam amarrar um empréstimo sênior e com garantias para a empresa. As reuniões vêm ocorrendo desde a segunda-feira e terminam amanhã (07). O tom tem sido construtivo, de acordo com fontes.

A Broadcast apurou que há duas correntes de investidores estrangeiros se movimentando neste momento. O grupo organizado de bondholders defende um empréstimo da ordem de R\$ 2,5 bilhões ao prazo de três anos. Paralelamente, fundos do exterior estudam, junto a alguns bondholders do grupo organizado, uma proposta de liquidez para a Raízen, por meio de uma nova emissão de bonds.

Há alguns bondholders, entretanto, que se preocupam com a ausência de simetria que uma estrutura como essa causaria, deixando aqueles que não se comprometerem com o empréstimo em pior condição de recuperação de seus créditos, afirmou uma fonte no exterior e próxima a esses investidores.

A companhia e suas controladoras, por sua vez, evitam falar sobre o tema. Fontes próximas à companhia chegam a dizer que não há dinheiro novo na mesa e que as discussões seguem ocorrendo, mas sem nada definido por enquanto.

Fato é que vários interlocutores consultados pela Broadcast afirmam que a entrada de recursos adicionais à injeção de capital de R\$ 4 bilhões prometida por Shell e por Rubens Ometto, principal executivo do Grupo Cosan, tem sido discutida. Esse montante ventilado poderia chegar a R\$ 5 bilhões.

O analista de uma casa de investimento britânica diz que, com a conversão de cerca de 45% de dívida em ações proposta, a companhia não necessariamente precisa de uma entrada de recursos superior aos R\$ 4 bilhões prometidos pelos controladores. A questão, segundo ele, é que os credores têm desejado uma conversão menor.

Outro tema que está sendo discutido é o prazo de alongamento das dívidas que não forem convertidas em ações. A companhia inicialmente havia sugerido 10 anos para os compromissos da distribuidora e 13 anos para o negócio das usinas. Os credores pediram um prazo menor, de cinco anos.

Está na mesa também o que se fará com os recursos que podem chegar a US\$ 1,5 bilhão da venda das operações na Argentina, envolvendo cerca de 900 postos com a marca Shell e a refinaria Dock

Sud.Procuradas, Raízen, Cosan e Shell preferiram não comentar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/05/2026

SETOR AÉREO REAJUSTOU PASSAGENS NOVE VEZES DESDE O INÍCIO DA GUERRA, DIZ PRESIDENTE DA AZUL

Abhi Shah lembrou em conferência com analistas que, em 2025, foram apenas três altas; aumento médio das tarifas desde o começo da guerra é um pouco superior a 20%

Por Luciana Dyniewicz e Elisa Calmon (Broadcast)

As companhias aéreas reajustaram suas tarifas nove vezes desde 28 de fevereiro, quando teve início a guerra no Oriente Médio — que provocou uma alta de até 100% no preço do combustível de aviação —, de acordo com o presidente da Azul, Abhi Shah. Ao todo, foram oito reajustes de 10% e um de 15%.

“No ano passado, tivemos apenas três aumentos tarifários. Neste ano, foram nove”, disse o executivo nesta quinta-feira, 7, em conferência com analistas do mercado financeiro.

Os reajustes, porém, não significam que o preço da passagem aumentou mais de 160% (como seria esperado se eles incidissem um sobre o outro). As empresas elevam suas tarifas em um dia e observam o comportamento da demanda. Se, no dia seguinte, houver uma queda na compra de passagens, elas vão recuando até atingirem um ponto de equilíbrio. Assim, o aumento médio das tarifas desde o começo da guerra é um pouco superior a 20%.



Combustível de aviação chegou a subir 100% Foto: Adobe Stock

Apesar da alta no preço das passagens, a demanda continua, diz Shah, especialmente no segmento corporativo e nas compras de última hora feitas por agências de viagem. As tarifas médias reservadas da companhia estão 30% acima do registrado no mesmo período do ano passado, ainda segundo o executivo.

Ainda que as reservas estejam crescendo, a Azul reduziu sua oferta de capacidade diante do cenário adverso para o setor.

No primeiro trimestre deste ano, houve uma queda de 2,7% no ASK (indicador usado pela indústria para mensurar assentos-quilômetros oferecidos).

A projeção inicial da empresa era que a oferta crescesse 1% neste ano. Hoje, porém, um recuo está no radar. “Aquele crescimento de cerca de 1% previsto para o ano muito provavelmente agora será negativo”, disse Shah.

Sobre o crédito de até R\$ 1 bilhão para as aéreas que deverá ser oferecido pelo governo, o diretor financeiro da Azul, Antonio Carlos Garcia, afirmou que a companhia analisa linhas do setor privado e público. “Estamos avaliando as melhores opções para a Azul obter esses recursos, seja do governo ou de bancos privados.”

Resultado do primeiro trimestre

A Azul registrou prejuízo líquido ajustado de R\$ 44,4 milhões no primeiro trimestre de 2026. A cifra representa uma melhora de 97,6% em relação ao prejuízo de R\$ 1,8 bilhão reportado em igual período de 2025. Esse é o primeiro balanço divulgado pela companhia após a saída do Chapter 11, equivalente à recuperação judicial nos Estados Unidos, em fevereiro.

O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da companhia cresceu 22,6%, atingindo R\$ 1,69 bilhão – recorde para um primeiro trimestre, segundo a Azul. A margem Ebitda ficou em 31,1%, avanço de 5,4 pontos percentuais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/05/2026

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA REGISTRA SUPERÁVIT DE R\$ 10,5 BI EM ABRIL; EXPORTAÇÕES AOS EUA CAEM 11%

Valor exportado em abril foi recorde da série histórica para qualquer mês; no acumulado do ano, saldo é positivo em US\$ 24,782 bilhões

Por Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 10,537 bilhões em abril, segundo dados divulgados nesta quinta-feira, 7, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC). O valor foi alcançado com exportações de US\$ 34,148 bilhões e importações de US\$ 23,611 bilhões.

Em abril, as exportações registraram alta de 14,3% na comparação com o mesmo mês de 2025, com crescimento de 16,1% em Agropecuária, que somou US\$ 9,23 bilhões; alta de 17,9% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 8,28 bilhões; e, por fim, crescimento de 11,6% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 16,44 bilhões.



Em abril, as exportações registraram alta de 14,3% na comparação com o mesmo mês de 2025 Foto: Tiago Queiroz/Estadão

As importações subiram 6,2% em abril ante o mesmo mês de 2025, com queda de 25,8% em Agropecuária, que somou US\$ 420 milhões; alta de 0,4% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,09 bilhão; e, por fim, crescimento de 7,4% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 21,93 bilhões.

Recorde da série

O diretor do Departamento de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior, Herlon Brandão, afirmou nesta quinta-feira que o valor exportado pelo Brasil em abril de 2026, de US\$ 34,1 bilhões, foi o recorde para qualquer mês da série histórica. Ou seja, foi o maior valor em vendas em um único mês da história.

“Trata-se de um valor inédito não só para o mês de abril, mas para qualquer mês da série histórica, com um aumento de 14,3% em relação ao valor do mesmo mês do ano passado, que somou 29,9 bilhões de dólares, e esse aumento foi impulsionado por um crescimento de 6,9% nos preços e da mesma forma de 6,9% no volume exportado”, afirmou.

Ele afirmou que o valor de importação, de US\$ 23,6 bilhões, foi recorde para o mês de abril. Assim como também foram recordes o superávit comercial do mês e a corrente de comércio.

Acumulado

No acumulado do ano, a balança comercial brasileira acumula superávit comercial de US\$ 24,782 bilhões no ano até abril. O valor foi alcançado com exportações de US\$ 116,552 bilhões e importações de US\$ 91,770 bilhões e é 43,5% maior do que no mesmo período de 2025.

No acumulado de 2026, comparado ao mesmo período de 2025, as exportações registraram alta de 9,2%, com crescimento de 6,6% em Agropecuária, que somou US\$ 26,39 bilhões; alta de 22,2% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 29,33 bilhões; e, por fim, crescimento de 4,8% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 60,18 bilhões.

As importações subiram 2,5% de janeiro a abril de 2026 ante o mesmo período de 2025, com queda de 21,4% em Agropecuária, que somou US\$ 1,80 bilhão; queda de 5,3% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 3,86 bilhões; e, por fim, crescimento de 3,6% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 85,49 bilhões.



Exportações aos EUA caem

As exportações de produtos brasileiros para os Estados Unidos caíram 11,3% em abril de 2026 (somando US\$ 3,121 bilhões no mês, ante US\$ 3,517 bilhões em abril de 2025).

Pelo lado das importações, houve diminuição de 18,1% nas compras vindas dos EUA em abril (totalizando US\$ 3,097 bilhões, ante US\$ 3,780 bilhões em igual mês do ano passado). Assim, a balança comercial com os EUA resultou num superávit de US\$ 20 milhões em abril.

Esta é a nona queda consecutiva nas vendas ao mercado norte-americano, após a imposição da sobretaxa de 50% aplicada pelo governo Donald Trump aos produtos brasileiros, em meados de 2025.

No fim do ano passado, alguns produtos brasileiros foram retirados das tarifas, mas o MDIC calcula que 22% das exportações brasileiras ainda estão sujeitas às tarifas estabelecidas em julho, incluindo nesse grupo tanto os produtos que pagam apenas a alíquota extra de 40% quanto os sujeitos a 40% mais a taxa-base de 10%.

Sobre as exportações para os EUA, Brandão afirmou que há queda contínua desde agosto do ano passado, mas há uma indicação de melhora, com o valor passando de US\$ 3 bilhões.

“Ainda observamos redução da exportação, mas ele vem se recuperando, o comércio vem se recuperando ao longo dos meses, nesse ano, superamos aqui 3 bilhões de dólares após vários meses, desde o final do ano passado, abaixo desse patamar, superamos 3 bilhões de dólares de exportação”, completou.

Embarques à China crescem

As exportações de produtos brasileiros para a China cresceram 32,5% em abril de 2026 (somando US\$ 11,610 bilhões no mês, ante US\$ 8,763 bilhões em abril de 2025).

Pelo lado das importações, houve crescimento de 20,7% nas compras vindas da China em março (totalizando US\$ 6,054 bilhões, ante US\$ 5,018 bilhões em igual mês do ano passado).

Com isso, o Brasil teve superávit de US\$ 5,56 bilhões com o país asiático no quarto mês deste ano.

No período de janeiro a abril de 2026, em relação a igual período do ano anterior, as vendas para China cresceram 25,4% e atingiram US\$ 35,61 bilhões. As importações caíram 0,4% e totalizaram US\$ 23,96 bilhões. Consequentemente, neste período, a balança comercial apresentou superávit de US\$ 11,65 bilhões.

Petróleo

Herlon Brandão afirmou que a exportação de petróleo bruto do Brasil teve uma queda por conta da volatilidade do mercado. E não por conta do imposto de exportação criado pelo governo para financiar uma redução no preço do diesel, diante da alta de preço internacional por conta da guerra no Irã.

“É possível que observemos esse aumento de novo no mês seguinte, no mês de maio, que estamos agora. Então acredito que não seja possível atribuir uma questão do imposto de exportação de petróleo bruto”, afirmou.

Segundo ele, mesmo com o imposto, o Brasil segue competitivo no mercado internacional e as exportações devem voltar a crescer em maio.

“Por mais que tenha decrescido a exportação, o imposto de exportação de petróleo bruto, o Brasil é muito competitivo, o Brasil produz a um custo muito barato e a demanda externa é grande”, completou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

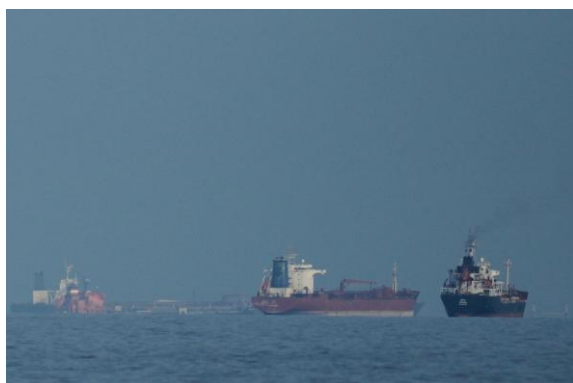
Data: 07/05/2026

VALOR ECONÔMICO (SP)

NAVIOS DOS EUA FORAM ALVO DE MÍSSEIS APÓS ATAQUE AMERICANO A PETROLEIRO IRANIANO, DIZ MÍDIA ESTATAL

Nova troca de hostilidades ocorre em momento no qual Washington e Teerã se aproximam de acordo limitado e temporário para interromper sua guerra

Por Reuters 07/05/2026



Petroleiros e navios de carga no Estreito de Ormuz
— Foto: AP Photo/Altaf Qadri,File

Unidades navais militares dos Estados Unidos que operavam na região do Estreito de Ormuz foram alvo de mísseis iranianos, informou a mídia estatal do Irã nesta quinta-feira (7), citando uma autoridade militar não identificada. A ação teria ocorrido após um ataque das forças americanas contra um petroleiro iraniano.

As embarcações militares americanas teriam sido forçadas a recuar após sofrerem danos provocados pelos ataques com mísseis iranianos, acrescentou a reportagem. Não estava claro quando o incidente teria ocorrido.

A agência de notícias iraniana Tasnim, por sua vez, informou que três destróieres dos EUA localizados próximos a Ormuz foram alvos da marinha iraniana.

O comando militar conjunto do Irã afirmou que os EUA violaram o cessar-fogo em vigor ao atingir o petroleiro iraniano e outro navio que entrava no estreito. Diante da situação, acrescentou que Teerã “responderá de forma poderosa e sem a menor hesitação a qualquer ataque”.

Um porta-voz do Quartel-General Central Khatam al-Anbiya do Irã relatou que os EUA atingiram “um petroleiro iraniano que navegava das águas costeiras iranianas próximas a Jask em direção ao Estreito de Ormuz, bem como outra embarcação que entrava no Estreito de Ormuz perto do porto emiradense de Fujairah”, em comunicado divulgado pela mídia estatal.

“Ao mesmo tempo, com a cooperação de alguns países da região, eles realizaram ataques aéreos contra áreas civis ao longo das costas de Bandar Khamir, Sirik e da ilha de Qeshm”, prosseguiu.

O Pentágono não respondeu imediatamente a um pedido de comentário. Na quarta-feira, porém, os militares dos EUA afirmaram ter inutilizado um petroleiro de bandeira iraniana que tentava navegar em direção a um porto do Irã.

Os militares americanos disseram que forças dos EUA atingiram o leme da embarcação com um caça F-18.

Segundo informações de um repórter da Fox News publicadas no X, os militares dos Estados Unidos realizaram nesta quinta-feira ataques contra o porto iraniano de Qeshm e a cidade portuária de Bandar Abbas. O jornalista citou uma autoridade americana de alto escalão.

A agência de notícias Mehr, do Irã, disse que a defesa aérea de Teerã foi ativada e que explosões continuam a ser ouvidas no sul do país.

A nova troca de hostilidades ocorre em um momento no qual Washington e Teerã se aproximam de um acordo limitado e temporário para interromper sua guerra. Segundo autoridades a par do assunto, o plano em discussão gira em torno de um memorando de curto prazo, e não de um acordo de paz abrangente, ressaltando as profundas divisões entre os dois lados e indicando que qualquer entendimento nesta fase seria apenas uma etapa intermediária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/05/2026

MAERSK TESTOU ‘COM SUCESSO’ NAVIO MOVIDO 100% A ETANOL

Empresa se comprometeu a alcançar a neutralidade em carbono em 2040

Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo



Maersk realizou uma encomenda de 45 navios bicombustíveis, dos quais 14 já estão em operação — Foto: Maersk/Divulgação

A dinamarquesa Maersk, maior armadora do mundo, realizou a primeira navegação de um navio movido 100% a etanol. A operação foi realizada no primeiro trimestre, com sucesso, informou a companhia no comunicado com comentários sobre seus resultados financeiros do período.

A Maersk começou a testar no ano passado misturas de etanol a metanol em seus navios bicombustíveis — que podem operar tanto com bunker, que é o óleo combustível derivado de petróleo, como com metanol ou etanol. Os primeiros testes foram realizados com 10% de etanol no metanol, e depois com 50% cada.

Segundo a companhia, os testes “confirmaram que o etanol pode ser integrado de forma segura e efetiva ao mix de combustíveis”. “A oferta de etanol oferece outra opção de combustível escalável e de baixa emissão para a descarbonização, e o teste com sucesso usando 100% de etanol marca o potencial para criar uma opcionalidade para a frota bicombustível a metanol da Maersk”, afirmou a empresa, no comunicado.

Os armadores terão que neutralizar todas as suas emissões de gases de efeito estufa até 2050, de acordo com uma norma da Organização Marítima Internacional (IMO), sendo que até 2030 a redução já terá que ser de ao menos 20%. O transporte marítimo responde atualmente por algo entre 2% e 3% de todas as emissões globais de gases-estufa.

A Maersk, porém, estabeleceu uma meta própria de redução de emissões, e se comprometeu publicamente a alcançar a neutralidade em carbono uma década antes, em 2040. Para isso, a companhia vem explorando opções de combustíveis renováveis, como bio e e-metanol e biodiesel, além do etanol. A companhia realizou uma primeira encomenda de 45 navios bicombustíveis, dos quais 14 já estão em operação.

Outras companhias de navios também estão apostando em outras opções de combustíveis renováveis, como o gás natural liquefeito (GNL) e a amônia.

Estima-se que, se a indústria de navegação usar apenas 10% de etanol em seus navios, o biocombustível veria surgir uma demanda de 50 bilhões de litros ao ano — volume que supera todo o volume de produção atual do Brasil, mesmo com a crescente oferta do etanol de milho.

Os principais fornecedores globais de etanol para a indústria de transporte marítimo são os Estados Unidos e o Brasil, que respondem por 80% da produção global do biocombustível.

Um dos desafios para o uso do etanol do Brasil pelos armadores é a falta de infraestrutura no país para abastecer os navios na costa brasileira, o que exigiria o transporte do biocombustível até portos onde o abastecimento possa ocorrer — o que anularia parte do efeito de redução de emissões, já que seria gasto combustível apenas para levar o etanol brasileiro para outro porto. Nos testes realizados pela Maersk, cargas de etanol brasileiro foram levadas até o Porto de Amsterdã, onde então abasteceram o tanque do navio Laura Mærsk.

Uma das maiores preocupações do setor naval é com a origem dos combustíveis alternativos. No caso do etanol brasileiro, o receio é que a demanda adicional criada pelos armadores, na casa dos bilhões de litros, tenha algum impacto no aumento do desmatamento no país — ainda que ocorra legalmente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/05/2026

ENTENDA O QUE ESTÁ EM JOGO NAS NEGOCIAÇÕES PARA ENCERRAR GUERRA COM IRÃ E REABRIR ORMUZ

Apesar de declarações contraditórias de autoridades dos dois países, Washington e Teerã sinalizaram avanços nas conversas para um possível acordo sobre conflito no Oriente Médio

Por Reuters — Londres 07/05/2026



Navios e barcos no Estreito de Ormuz , Musandam, Omã — Foto: REUTERS/Stringer

Com o impasse em torno da guerra com o Irã ameaçando provocar um colapso econômico global, Washington e Teerã reduziram suas ambições de fechar um acordo de paz abrangente e agora buscam um pacto limitado que adie as questões mais difíceis.

Nesta quarta-feira, os Estados Unidos e o Irã sinalizaram avanços nas conversas para um possível acordo que encerre o conflito no Oriente Médio, apesar de declarações contraditórias de autoridades dos dois países ao longo do dia e de novas ameaças feitas pelo presidente Donald Trump.

Veja, a seguir, o que se sabe sobre as propostas em discussão e os principais pontos de divergência ainda sem solução.

Em que estágio estão as discussões?

Fontes dos dois lados afirmam que os esforços mais recentes buscam um memorando de entendimento temporário para interromper a guerra e permitir o tráfego no Estreito de Ormuz enquanto negociam um acordo mais amplo.

A estrutura proposta teria três etapas:

- (1) Encerramento formal da guerra;
- (2) Resolução da crise de navegação em Ormuz;
- (3) Abertura de uma janela de 30 dias para negociações de um acordo mais amplo.

Mesmo esse plano limitado ainda enfrenta divergências, segundo as fontes. Qualquer acordo mais abrangente precisaria tratar de disputas complexas, como o programa nuclear iraniano. O último acordo nuclear, firmado em 2015 e abandonado por Trump em 2018, levou anos de negociações envolvendo grandes equipes de especialistas técnicos.

Quais são os principais temas em discussão?

O primeiro tema é o encerramento oficial da troca de hostilidades entre os países. O presidente dos EUA, Donald Trump, afirma que a guerra está próxima do fim e pode ser encerrada se o Irã aceitar os termos americanos. O Irã, porém, não confia em Trump nem no primeiro-ministro israelense, Benjamin Netanyahu. Autoridades iranianas apontam que EUA e Israel atacaram o país em fevereiro apesar de um cessar-fogo que havia encerrado uma campanha aérea anterior no ano passado.

Teerã também cita ataques israelenses durante tréguas em Gaza e no Líbano como razões para acreditar que um novo cessar-fogo pode não durar e exige algum tipo de garantia externa.

O Irã, além disso, vê seu controle sobre Ormuz como principal instrumento de pressão, enquanto Washington considera o bloqueio de portos iranianos sua principal alavanca. Ambos os lados, contudo, sofrem consequências. A economia iraniana enfrenta risco de colapso, e a incapacidade de exportar petróleo pode gerar falta de capacidade de armazenamento e cortes de produção.

Já o bloqueio iraniano do Estreito de Ormuz provoca uma crise energética global a poucos meses das eleições legislativas americanas de meio de mandato. O Irã quer reconhecimento formal de seu controle sobre a hidrovia, algo que enfrentaria oposição internacional.

Outro ponto de divergência é o enriquecimento de urânio feito pelos iranianos. Os EUA acreditam que o Irã quer desenvolver uma bomba nuclear – o que o Irã sempre negou, afirmando que seu programa atômico tem fins exclusivamente pacíficos. O foco está no enriquecimento de urânio, que pode produzir combustível nuclear, mas também material para armas nucleares.

Washington quer que o Irã abra mão do direito de enriquecer urânio por 20 anos e entregue seu estoque de urânio altamente enriquecido. Teerã, por sua vez, exige reconhecimento de seu direito ao enriquecimento. Um eventual acordo poderia incluir uma moratória de vários anos no enriquecimento e a exportação do estoque de urânio altamente enriquecido, mas isso ainda parece distante.

Antes da guerra, outra das principais exigências dos EUA era que o Irã limitasse o alcance de seus mísseis balísticos para que não pudessem atingir Israel. Washington afirma que a guerra degradou significativamente os estoques iranianos de mísseis e não está claro se continuará insistindo em limites de alcance em um acordo maior.

O Irã sempre recusou discutir seus mísseis balísticos, afirmando que o direito a armas convencionais não está em negociação e que ainda possui um grande arsenal.

Ademais, a economia iraniana sofre há anos com sanções, que contribuíram para protestos nacionais em janeiro. Teerã precisa urgentemente do alívio das sanções e da liberação de ativos congelados. Também quer reparações pelos danos da guerra, embora pareça improvável que os EUA aceitem isso.

O Irã já afirmou anteriormente que a guerra de Israel contra o Hezbollah no Líbano deve fazer parte de qualquer acordo de paz. Israel rejeita essa ideia, e não está claro até que ponto Teerã insistirá nisso futuramente.



presidente dos EUA, Donald Trump, chega à Base Aérea Conjunta Andrews, nos EUA, em 3 de maio de 2026 — Foto: REUTERS/Nathan Howard

O que Israel e os países do Golfo pensam?

Israel não participa diretamente das negociações. Netanyahu queria continuar a guerra e também rejeita submeter a campanha israelense contra o Hezbollah a um acordo entre Washington e Teerã.

Os países do Golfo não estão unidos sobre como encerrar o conflito. Eles foram alvo do Irã durante a

guerra e se opõem a qualquer acordo que permita a Teerã continuar atacando-os ou controlar Ormuz, sua principal rota comercial.

Esses países também temem que Washington não priorize suas preocupações nas negociações.

Europa, China e Rússia podem ter papel?

Os países europeus mantêm sanções próprias contra o Irã e querem participar de qualquer acordo ligado ao programa nuclear. França, Alemanha e Reino Unido participaram ativamente do acordo de 2015.



Países europeus também ofereceram participação em missões para garantir navegação livre em Ormuz após a guerra.

Outdoor em Teerã faz referência a bloqueio de Ormuz — Foto: **Majid Asgaripour/WANA/REUTERS**

Já a China é grande compradora de petróleo do Golfo transportado por Ormuz. O Irã pode esperar que Pequim atue como garantidora de um acordo, mas não há sinais de que os chineses desejam esse papel.

O Irã também pode querer participação da Rússia em um eventual acordo envolvendo seu estoque de urânio altamente enriquecido, embora não esteja claro se Washington aceitaria isso.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 07/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ITACOATIARA RECEBE PÍER FLUTUANTE PARA TRANSBORDO DE GRANÉIS DA SUPER TERMINAIS

Da Redação *Portos e logística* 07/05/2026 - 18:20



Chegou na última quinta-feira (1º/05) a Itacoatiara, no Amazonas, a estrutura do 'Super Porto Verde', considerado um dos maiores sistemas flutuantes de transbordo de granéis das Américas. Desenvolvido pela Super Terminais, que investiu no projeto R\$ 250 milhões, a instalação ficará no Rio Amazonas, a 175 quilômetros de Manaus, e integra a estratégia da empresa para atender às necessidades de escoar grãos e fertilizantes.

O píer flutuante tem 240 metros de comprimento e 18 metros de largura e é equipado com três guindastes elétricos Sennebogen 895E, considerados os maiores do mundo na categoria e os primeiros em operação no hemisfério sul. Os equipamentos têm capacidade para movimentar até 2.100 toneladas por hora. Além disso, a estrutura pode receber ao mesmo tempo um navio Panamax de até 50 mil toneladas e seis barcas. A estrutura flutuante foi construída pelo Estaleiro Juruá, em Iranduba, na divisa com Manaus (AM).

O diretor-geral da Super Terminais, Marcello Di Gregorio, explicou que a localização em que o equipamento está é considerada estratégica para a integração entre hidrovias amazônicas e os fluxos de exportação do agronegócio nacional. “Estar em Itacoatiara vai proporcionar um novo salto de qualidade para a logística nacional”, disse.

O píer flutuante será incorporado a área portuária de 300 mil metros quadrados (m²) e foi concebido para ser alternativa para o escoamento da produção agrícola. Inicialmente desenvolvido para operações com contêineres, o sistema foi adaptado para atuar no transbordo de granéis sólidos e atender ao crescimento da demanda por infraestrutura no corredor Norte.

Segundo a operadora, o Super Porto Verde, além de aumentar a capacidade de movimentação de granéis, reforça a estratégia de melhorar a sustentabilidade em suas operações, já que o modal hidroviário é uma das alternativas com menor emissão de carbono para o transporte de cargas em larga escala, sobretudo em longas distâncias. “Estamos prontos para entregar uma operação tecnológica, sustentável e eficiente que vai ampliar as alternativas de escoamento da produção agrícola brasileira”, disse Di Gregorio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2026

PARANAGUÁ RECEBE MAIS DE 5 MIL CARROS EM ÚNICA OPERAÇÃO

Da Redação Portos e Logística 07/05/2026 - 17:37



A Portos do Paraná concluiu, na última terça-feira (5), a maior movimentação de veículos registrada no Porto de Paranaguá, com o desembarque de 5.101 carros elétricos de um navio vindo da China. A autoridade portuária paranaense explicou que a operação durou 24 horas e envolveu cerca de 350 trabalhadores, divididos em turnos.

A operação, coordenada pela Ascensus Gestão e Participações, superou outra realizada em março, quando foram movimentados 3.370 veículos. A autoridade portuária informou que, no primeiro trimestre de 2026, mais de 20,9 mil veículos foram

embarcados ou desembarcados em Paranaguá, o que representou alta de 100% em relação ao mesmo período de 2025.

Os veículos desembarcados na terça-feira chegaram a Paranaguá no navio Saic Anji Harmony, de bandeira liberiana e com capacidade para 7.660 unidades. Construída em 2024, a embarcação é movida a gás natural liquefeito (GNL). Em março deste ano, a Portos do Paraná lançou o Plano de Descarbonização, que prioriza a atracação de navios considerados mais sustentáveis, com melhor desempenho ambiental. Essas embarcações têm preferência, conforme previsto no Regulamento de Programação, Operações e Atracações de Navios, que incentiva a redução das emissões no ambiente portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2026



DOF VAI ENCOMENDAR 4 RSVS AO NAVSHIP PARA CONTRATO COM PETROBRAS EM ÁGUAS PROFUNDAS

Da Redação Offshore 07/05/2026 - 16:17

A DOF anunciou, na última terça-feira (5), que vai encomendar ao estaleiro Navship (SC), quatro RSVs (embarcações equipadas com robôs) para apoiar as

atividades de inspeção, manutenção e reparo submarinas em operações em águas profundas da Petrobras a partir de 2030. A empresa norueguesa explicou que os barcos serão destinados a cumprir contrato de 12 anos, estimado em cerca de US\$ 2 bilhões, para afretamento e prestação de serviços que será assinado com a petroleira.

De acordo com a DOF, os barcos serão do tipo DP2, com 98 metros de comprimento, 20 metros de largura e 6,3 metros de calado. Elas serão equipadas com guindaste submarino offshore, projetadas para operações em águas profundas, terão acomodações para até 58 pessoas e dois ROVs. Além disso, contarão com propulsão híbrida, a etanol e diesel, e baterias, sendo consideradas embarcações verdes.

O CEO do grupo DOF, Mons S. Aase, disse que os contratos com a Petrobras com duração de 12 anos permitem que a empresa invista para renovação da frota com embarcações ambientalmente responsáveis. Segundo o executivo, os acordos demonstram também que a exploração de petróleo e gás offshore no Brasil ainda será feita por muito tempo, o que cria expectativa de que os serviços da empresa continuarão sendo demandados nas próximas décadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/05/2026

TECON 10: GOVERNO RECOMENDA LEILÃO SEM VETO A INCUMBENTES E COM GARANTIAS DE DESINVESTIMENTO

Por Danilo Oliveira Portos e Logística 07/05/2026 - 14:04



Nota técnica da Casa Civil sugere que compromisso esteja concretizado e validado pelas entidades competentes antes da celebração do contrato, caso um dos atuais operadores saia vencedor da licitação

O governo federal recomendou que o edital do leilão do Tecon Santos 10 não traga objeção à participação dos operadores que já atuam no complexo portuário na primeira das duas fases do certame, com a condição de desinvestimento em caso de uma dessas empresas sair vencedora ao final da concorrência. Uma nota técnica da Secretaria Adjunta de Infraestrutura Econômica da Casa

Civil sobre a modelagem da licitação sugere ainda que seja retirada qualquer ingerência das partes envolvidas no desinvestimento, devendo a venda da participação nos atuais ativos estar concretizada e validada pelas entidades competentes antes da celebração do contrato do novo terminal de contêineres.

"Solicita-se que sejam promovidas ações que garantam o desinvestimento das atuais incumbentes no mercado de contêiner de Santos, possibilitando que essas possam participar da fase 1, se assim desejarem", ressalta a nota técnica da subpasta, ligada à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que foi emitida na última quarta-feira (6).

O argumento é de que essa abertura gera uma maior competição pelo ativo, permitindo a disputa de todos os atuais sócios dos terminais de contêiner de Santos, incentivando a competição entre eles, gerando um maior valor de outorga para a administração.

De acordo com a Casa Civil, tal medida endereça o risco apontado de eventual 'conduta leviana' de algum player de protelar o desinvestimento, ameaçando as operações. "Caso referido desinvestimento não ocorra, não haverá prejuízo para o poder público, haja vista que será possível convocar o segundo colocado do certame realizado", salientou na nota técnica.

O parecer sugere ainda que sejam considerados 'não incumbentes', além daqueles agentes que não possuem operação no mercado de contêiner no porto organizado de Santos, os agentes que lá atuam

— desde que tenham protocolado nos órgãos competentes a venda irrevogável e irretroatável da participação societária em empresa que seja titular de contrato de arrendamento ou de adesão, condicionada à vendedora se tornar a adjudicatária do leilão.

"O governo federal confia na maturidade e competência de suas agências reguladoras e do Cade, para garantir a melhor prestação de serviço aos usuários e um ambiente concorrencial saudável, durante todo o prazo contratual do presente arrendamento", reforçou a Casa Civil na NT.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2026

MAERSK TEM LUCRO DE US\$ 340 MILHÕES E ALTA EM TODOS SEGMENTOS NO 1º TRIMESTRE

Da Redação Navegação 07/05/2026 - 16:41



A A.P. Moller – Maersk anunciou, nesta quinta-feira (7), que registrou no primeiro trimestre de 2026 crescimento em todos os segmentos em que atua e Ebit (lucro operacional sem incluir pagamento de tributos e juros) de 340 milhões de dólares. De acordo com a empresa, o setor de transporte marítimo apresentou no período alta de movimentação de 9,3% na comparação com os três primeiros meses do ano passado, enquanto no de logística e serviços o crescimento foi de 8,7% e no de terminais, de 4,3%. O Ebitda apurado no trimestre foi de 1,8 bilhão de dólares, com 340 milhões de Ebit, que alcançou 2,6%, refletindo uma melhora de 1,7 ponto

percentual em relação aos 0,9% do quarto trimestre de 2025. Mas, na comparação com os três primeiros meses do ano passado, foi registrado recuo 6,8%.

No setor de transporte marítimo, segundo a empresa, os resultados refletiram a demanda por movimentação de contêineres, que cresceu no trimestre de 2026 impulsionada pelo crescimento das exportações chinesas. De acordo com a Maersk, o início da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã, em 28 de fevereiro, teve impacto limitado sobre a procura por serviços e o desempenho financeiro da empresa no período.

A companhia explicou, no entanto, que mesmo com aumento de volumes transportados e ganhos de participação de mercado em transporte marítimo, a receita no segmento ficou ligeiramente abaixo da do ano anterior, por causa da queda nos preços do frete. Mas as perdas em arrecadação no segmento, segundo a empresa, foram parcialmente compensadas pelo crescimento nos de logística e serviços e de terminais.

No transporte marítimo, além do crescimento de volumes embarcados, foi registrada ocupação de 96% no uso das embarcações. Além disso, de acordo com a companhia, custos operacionais estáveis, graças a ganhos de eficiência e redução nos gastos com bunker, compensaram parcialmente a pressão contínua sobre as tarifas de frete.

A Maersk anunciou ainda que, no primeiro trimestre de 2026, o segmento de logística e serviços manteve trajetória de melhoria de desempenho, com, além do crescimento de receita de 8,7%, aumento anual da margem Ebit pelo oitavo trimestre consecutivo. Segundo a empresa, os resultados foram impulsionados principalmente pela evolução de produtos como Air e Middle Mile, pela disciplina de custos e por ganhos de eficiência em todo o portfólio.

No setor de terminais, com crescimento de volumes de 4,3%, a receita avançou 6,7% e a arrecadação por movimento, 3,4%. A empresa atribuiu os resultados à melhoria de tarifas, a impactos cambiais favoráveis e ao mix de terminais, parcialmente compensados por menor receita de armazenagem.

A empresa anunciou ainda que no primeiro trimestre de 2026 encomendou oito navios de grande porte, com capacidade de 18.600 TEUs cada um e entregas previstas para os anos de 2029 e de 2030, como parte de sua estratégia de renovação de frota. As embarcações contarão com motores de combustível duplo, permitindo operação com combustível convencional ou gás liquefeito, o que, segundo a Maersk, amplia a flexibilidade de alocação em sua rede global.

No segmento de logística e serviços, a empresa destacou a inauguração no trimestre do World Gateway II, um centro logístico de 1,1 milhão de pés quadrados em Singapura. O investimento teve como objetivo a modernização e automação de armazéns globais e aumentar a eficiência operacional e a capacidade na região Ásia-Pacífico.

A companhia informou que, no segmento de terminais, avançou em projetos considerados estratégicos e citou que a obra para instalação do APM Terminals Suape, que representa investimento de 350 milhões de dólares no complexo portuário/industrial de Pernambuco, está perto da conclusão. Além disso, no Vietnã, a APM Terminals passou a ter participação de 49% e a atuar como operadora, em parceria com o Hateco Group, no terminal de Hai Phong.

No México, explicou a companhia, foi inaugurada a segunda fase de terminal em Lázaro Cárdenas e iniciadas as obras da terceira fase, com 350 milhões de dólares de aportes. A empresa também informou que está sendo feito investimento também na Arábia Saudita, onde a APM Terminals vai adquirir participação minoritária no Porto Islâmico de Jeddah, no qual a DP World manterá o controle operacional.

Já na Alemanha, a APM Terminals e a Eurogate anunciaram investimento de um bilhão de euros para modernizar e expandir a capacidade do North Sea Terminal Bremerhaven. No terminal, a capacidade de movimentação passará de três milhões de TEUs para quatro milhões de TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/05/2026

TCU LIBERA CONTRATO TRANSITÓRIO QUE INTEGRA ÁREA DESTINADA AO TECON 10

Por Danilo Oliveira Portos e logística 07/05/2026 - 12:51



Antaq, que suspendeu contrato em dezembro passado, tem 15 dias para autorizar retomada da movimentação no terminal, localizado em área no Saboó que faz parte do futuro terminal de contêineres

O Tribunal de Contas da União (TCU) deu prazo de 15 dias para que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários permita o arrendamento transitório de uma área no Saboó que faz parte do futuro terminal de contêineres Tecon Santos 10. O contrato estava suspenso desde dezembro de 2025, por determinação da Antaq, que entendeu que o arrendamento não estava cumprindo suas normas, como definição de tipo de carga, prazo contratual em vista do leilão do Tecon 10, dentre outras, e a APS deveria refazer o contrato.

A empresa arrendatária, Reliance Agenciamento e Serviços Portuários entrou no TCU pedindo que fosse considerada irregular a atuação da Antaq e, conseqüentemente, retomada a validade do contrato. Após considerar documentos enviados pela APS, pela própria Reliance e pela Antaq, o TCU decidiu que o contrato não fere as normas e pode voltar a vigor. Por maioria, os ministros chegaram à

decisão favorável à Autoridade Portuária de Santos (APS), que foi tomada no último dia 29 de abril pelo plenário do tribunal e publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira (07).

Portos e Navios apuraram que a autoridade portuária não renovou todos os quatro contratos temporários para dar andamento à licitação do Tecon Santos 10. A exceção foi o contrato de arrendamento transitório da Reliance, que pediu renovação, mas teve o processo vetado pela agência reguladora. A APS, entretanto, argumentou que não apenas o contrato estava regular, como também a segurança jurídica ficaria comprometida caso cláusulas fossem refeitas. A decisão da Corte de Contas agora permite a liberação da movimentação de cargas.

Acórdão

O prazo de 15 dias é para que a Antaq adote as providências necessárias para retificar dois acórdãos de 2025, de forma a permitir a execução do contrato conforme os termos originais do edital e respeitar o equilíbrio econômico-financeiro contratual. O acórdão do TCU também prevê que a APS seja informada que a resolução Antaq 127/2025 exige a prévia autorização desta autarquia para pactuar a exploração de áreas ou instalações portuárias.

O TCU recomendou que a Antaq aprimore a redação da resolução 127/2025, deixando transparente os prazos limites de submissão dos processos de exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto pela autoridade portuária antes da publicação do edital, assim como os prazos máximos para a análise da correção das diretrizes de contratação pela agência reguladora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/05/2026

REGRAS PARA EÓLICAS OFFSHORE VISAM EVITAR CONFLITOS DE COMPETÊNCIA E DE USO DAS ÁREAS

Por Danilo Oliveira Offshore 06/05/2026 - 21:34



Resolução do CNPE, publicada nesta quarta-feira (6), prevê que grupo de trabalho deverá apresentar proposta de regulamentação e fluxo do procedimento de emissão das declarações de interferência prévia (DIPs) ainda em maio

O Conselho Nacional de Política Energética publicou, nesta quarta-feira (6), a resolução com as regras para o cumprimento da Lei das Eólicas Offshore (15.097/2025) e com medidas para regulamentação do aproveitamento dessa fonte de energia. As diretrizes, aprovadas pelo CNPE em abril, ressaltam a necessidade de respeitar as competências constitucionais da Marinha do Brasil e de harmonização com as políticas públicas dos órgãos da União, evitando potenciais conflitos no uso dessas áreas, a partir de informações georreferenciadas apresentadas pelas instituições do grupo de trabalho (GT) Eólicas Offshore, estabelecido na lei, publicada em janeiro do ano passado.

A definição locacional de prismas na oferta planejada ou permanente deverá ser subsidiada pela metodologia de seleção de áreas para oferta, desenvolvida pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), em linha com o Planejamento Espacial Marinho (PEM). Um dos critérios relativos à distância das instalações é o afastamento de 12 milhas náuticas a partir da linha de base da costa, como referência inicial para a definição locacional dos prismas, admitida sua revisão com base em estudos técnicos específicos e nas diretrizes do (PEM).

A resolução recomenda atenção às restrições legais, aspectos técnicos e sociais, especialmente nas áreas utilizadas pelas comunidades tradicionais e para a pesca artesanal. Menciona ainda aspectos ambientais, especialmente a ocorrência de corais e as rotas migratórias de aves e cetáceos. Estudos técnicos específicos serão conduzidos pela EPE, com suporte do GT Eólicas Offshore, com a

finalidade de avaliar a adequação do parâmetro locacional, subsidiando sua eventual revisão em função de critérios técnicos, econômicos, ambientais e sociais, consideradas as diretrizes do PEM.

O CNPE definirá as áreas prioritárias para a constituição de prismas para a oferta planejada, considerando aspectos como a estimativa do potencial energético e dos custos de implantação dos projetos e as distâncias da área em relação à: infraestrutura portuária; e infraestrutura de transmissão em terra, com níveis de tensão compatíveis com o potencial energético da área ofertada; critérios socioeconômicos e ambientais; e a oportunidade de competição entre agentes. A deliberação no CNPE sobre as áreas prioritárias será subsidiada pelos resultados da metodologia de seleção de áreas para oferta executada pela EPE, com relatório sob solicitação e coordenação do Ministério de Minas e Energia (MME).

A gestão de áreas offshore será realizada por meio do Portal Único de Gestão de Áreas Offshore (PUG Offshore), como o instrumento da centralização e digitalização dos requerimentos e dos procedimentos necessários para obtenção da Declaração de Interferência Prévia. O processo de emissão da DIP será estabelecido na regulamentação da Lei 15.097/2025. O GT Eólicas Offshore deverá apresentar a proposta de regulamentação da Lei e fluxo do procedimento de emissão das DIPs ainda em maio de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/05/2026

RELATORA APRESENTA PARECER DO PL DA RECICLAGEM NA CCJC

Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/05/2026 - 20:47



Deputada Ana Paula Lima (PT/SC) seguiu linha de seu antecessor e recomendou aprovação do substitutivo da CVT, com ajustes pontuais, e rejeitou proposta de emenda sobre regime especial de tributação para atividade, da deputada Caroline de Toni (PL/SC)

A deputada federal Ana Paula Lima (PT/SC), relatora do projeto de lei da reciclagem de embarcações (PL 1.584/2021) na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados, apresentou relatório favorável ao substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS),

aprovado na Comissão de Viação e Transportes (CVT), com suas respectivas emendas. Em seu parecer, apresentado nesta quarta-feira (6), a parlamentar também rejeitou a única emenda proposta na CCJC.

Na CMADS, o parecer foi aprovado em novembro de 2021, relatado pelo deputado Evair Vieira de Melo (Republicanos-ES), com substitutivo que incorporou ajustes no texto que foram apontados em nota técnica encaminhada pela Marinha do Brasil.

Ana Paula também apontou a necessidade de harmonização das disposições do projeto original e do substitutivo da CMADS aos termos da Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (Convenção de Hong Kong), que entrou em vigor em 26 de junho de 2025, quatro anos após a edição do projeto de lei.

“O substitutivo aprovado na CVT é o que melhor atende à exigência de harmonização ao ordenamento jurídico vigente, razão pela qual votamos pela admissibilidade das demais proposições em análise, desde que nos termos do substitutivo aprovado na CVT”, ressaltou a relatora.

A emenda rejeitada por Ana Paula foi a única apresentada no período de proposições na CCJC, em agosto do ano passado, pela deputada Caroline de Toni (PL/SC), que visa alterar a redação do artigo que trata do regime especial de tributação aplicável na aquisição das embarcações e no fornecimento



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 074/2026
Página 87 de 87
Data: 07/05/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

de serviços destinados às atividades de descomissionamento, desmantelamento, descarte ou reciclagem, a serem realizados em estaleiros nacionais autorizados.

“Verifica-se que [proposta de emenda] é inadmissível, considerando que o seu teor promove modificação de mérito, o que não se mostra cabível neste colegiado, cuja atribuição encontra-se restrita à análise dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das proposições”, justificou a relatora.

A relatora seguiu a linha do parecer de seu antecessor, o deputado Cláudio Cajado (PP/BA), apresentado em novembro de 2025, mas que não chegou a ser apreciado. Ele também havia recomendado a aprovação do substitutivo da CVT, com ajustes pontuais, e rejeitado a proposta de emenda sobre regime especial de tributação para atividade. Cajado deixou de ser membro da comissão no último dia 31 de janeiro e foi sucedido por Ana Paula em março.

Antes da CCJC, o texto do PL recebeu parecer favorável nas comissões de Viação e Transportes (CVT), de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) e de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN). O PL tem objetivo de promover as atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações e estruturas offshore de forma segura e ambientalmente correta.

A proposta foi apresentada em abril de 2021, pelo então deputado Coronel Armando (PL-SC), que não conseguiu se reeleger. O projeto prevê, entre outros pontos, regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/05/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 07/05/2026