

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSUL SHIPPING

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

Edição 076/2026  
Data: 11/05/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
INCLUSÃO FEMININA NO SETOR PORTUÁRIO DEPENDE DE AÇÃO DIRETA DAS LIDERANÇAS MASCULINAS .....	4
O PORTO QUE ENRIQUECE O BRASIL E ESTRANGULA SANTOS.....	5
APS AUTORIZA BANCO DO BRASIL A ABRIR CONTA EXCLUSIVA PARA FUNDOS DA OBRA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ .....	8
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>9</b>
PROJETO DE ARRENDAMENTO DA ÁREA MUC05 AVANÇA COM AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ .....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>10</b>
MPOR CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA UNIFORMIZAR REGRAS DE CONCESSÃO DE PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS .....	10
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>11</b>
CNH DO BRASIL ALCANÇA MELHOR RESULTADO DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2026.....	11
MINISTRO DOS TRANSPORTES ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA INÍCIO DAS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DA BR-101/RJ .....	12
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>13</b>
EDITORIAL – A NOVA ARQUITETURA DOS TRILHOS: ESTRATÉGIAS PARA O INVESTIMENTO DE R\$ 656 BILHÕES .....	13
OPINIÃO – LOGÍSTICA - QUEM GANHA COM O ATRASO DO STS10? .....	14
POLÍTICA - PT, PCDoB E PV APRESENTAM AÇÃO AO STF PARA DERRUBAR DOSIMETRIA QUE BENEFICIA BOLSONARO.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO APOSTA NO FIM DA “TAXA DAS BLUSINHAS” PARA TENTAR RECUPERAR POPULARIDADE ANTES DAS ELEIÇÕES.....	16
<i>A política e a taxa das blusinhas</i> .....	16
<i>Sem consenso</i> .....	17
<i>Navio liberado</i> .....	17
<i>Condição</i> .....	17
<i>Carga estratégica</i> .....	17
OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - A BAÍA DE TODOS OS SANTOS QUER NOVOS PORTOS .....	17
TRANSPORTES – FERROVIAS - GOVERNO PROJETA R\$ 656 BILHÕES PARA NOVA CARTEIRA FERROVIÁRIA.....	19
LOGÍSTICA - AZUL MUDA MARCA E AMPLIA OPERAÇÃO EM LOGÍSTICA .....	20
LOGÍSTICA - JADLOG INVESTE MAIS DE R\$ 200 MILHÕES EM HUB EM SÃO PAULO .....	22
OPINIÃO - GESTÃO - OS TELÔMEROS DO PODER.....	23
INTERNACIONAL - TRUMP CHAMA RESPOSTA DO IRÃ À PROPOSTA DOS EUA DE ‘TOTALMENTE INACEITÁVEL’ .....	25
INTERNACIONAL - EUA ADMITEM SUSPENDER IMPOSTO SOBRE COMBUSTÍVEIS.....	27
PORTUGAL - PORTUGAL DÁ MAIS UM PASSO PARA RESTRINGIR A ENTRADA DE IMIGRANTES E ATINGE ESTUDANTES.....	27
MINERAÇÃO - BRASILEIRA LIDERA CONSTRUÇÃO DE CÓDIGO PARA MINERAÇÃO EM ALTO-MAR .....	29
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>32</b>
FAST SHOP É MULTADA EM R\$ 1 BI POR FRAUDE NO ICMS; VALOR É O MAIOR DESDE A LEI ANTICORRUPÇÃO .....	32
TRUMP COGITA SUSPENSÃO TEMPORÁRIA DE IMPOSTO SOBRE GASOLINA DIANTE DA ALTA DOS COMBUSTÍVEIS.....	33
EMPRESAS BRASILEIRAS PRECISAM ENTENDER QUE REQUISITOS AMBIENTAIS SÃO CONDIÇÕES BÁSICAS PARA EXPORTAR HOJE, DIZ ESPECIALISTA .....	34
DURIGAN DIZ QUE PETROBRAS DEVE 'IR REAVALIANDO' PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS E PEDE APROVAÇÃO DE PROJETO NO CONGRESSO .....	36
PRODUTOR VENDE 100G DE GRÃOS DE CAFÉ POR R\$ 10 MIL EM LEILÃO, O QUE PODE RENDER A XÍCARA MAIS CARA DO PAÍS .....	37
FAMÍLIA BATISTA AMPLIA IMPÉRIO ENERGÉTICO COMPRANDO ‘PACOTÃO’ DE TERMELÉTRICAS.....	38
GUERRA E EL NIÑO FORMAM 'TEMPESTADE PERFEITA' PARA INFLAÇÃO .....	38
PETRÓLEO SOBE APÓS TRUMP DIZER QUE RESPOSTA DO IRÃ A PROPOSTA DE PAZ É 'INACEITÁVEL' .....	39
MASTER: EX-CEO DO BRB FEZ NEGÓCIO DE PAI PRA FILHO COM ALIADO DE RUEDA, DO UNIÃO BRASIL .....	40
TRAUMAS DA LAVA-JATO COLOCAM INVESTIGADORES DO CASO MASTER EM ESTADO DE ALERTA.....	42
CIRO NOGUEIRA E O MENSALÃO DE VORCARO .....	44
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>50</b>
KASSIO NUNES É SORTEADO RELATOR DE REVISÃO CRIMINAL PARA ANULAR CONDENAÇÃO DE BOLSONARO NO STF .....	50
EUA IMPÕEM NOVAS SANÇÕES PARA IMPEDIR VENDA DE PETRÓLEO IRANIANO À CHINA .....	51
NOVOS ESTÍMULOS DO GOVERNO LULA NA ECONOMIA EM ANO ELEITORAL JÁ SOMAM R\$ 140 BILHÕES .....	52
FROTA CAMINHA PARA TRANSFORMAÇÃO, E ELÉTRICOS E HÍBRIDOS DEVEM SALTAR DE 1,4% PARA 24% EM 4 ANOS .....	54
REFORMA TRIBUTÁRIA PODE VIRAR ARMADILHA ELEITORAL PARA LULA COM SENSAÇÃO DE MAIS IMPOSTO.....	56



<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>58</b>
SENADORES DOS EUA PEDEM QUE TRUMP ‘MANTENHA POSIÇÃO FIRME’ SOBRE CONSTRUÇÃO NAVAL COM XI.....	58
APÓS DOIS MESES DE BLOQUEIO, APENAS NOVE DE 53 NAVIOS RETIDOS CONSEGUIRAM DEIXAR ORMUZ, MOSTRAM DADOS ..	59
SEGUNDO NAVIO DE GNL DO CATAR SEGUE POR ORMUZ RUMO AO PAQUISTÃO, MOSTRAM DADOS .....	61
FLUXO ESTRANGEIRO NO MERCADO BRASILEIRO É SINAL CLARO DE CONFIANÇA DO INVESTIDOR, DIZ B3 SOBRE IPO DA COMPASS .....	62
ELETRIFICAÇÃO: SOLUÇÃO ESTRUTURAL PARA A CRISE? .....	62
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>64</b>
COMPASS ESTREIA NA BOLSA COM QUEDA APÓS PRIMEIRO IPO DESDE 2021 .....	64
PAINEL S.A. - TECNOLOGIA QUE REDUZ FILAS NO PORTO DE SANTOS CHEGA A 27,9 MIL CAMINHONEIROS .....	66
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>67</b>
BANCO DO NORDESTE LIBERA 3ª PARCELA PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA .....	67
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA CEDE LANCHAS PARA GUARDA PORTUÁRIA NO RIO .....	67
DEMANDA POR CONTÊINERES CAI EM MARÇO, MAS FRETES SEGUEM ALTOS .....	68
MPOR CRIA GT PARA UNIFORMIZAR REGRAS DE CONCESSÃO DE PORTOS E HIDROVIAS .....	69
ARTIGO - INTEGRAÇÃO MODAL NO BRASIL: POR QUE O PAÍS AINDA TRANSPORTA 62% DAS CARGAS POR ESTRADAS? .....	69
YOSUKE KOSUGI É O NOVO CEO DA MODEC NO BRASIL .....	71
CDFMM ATUALIZA PRIORIDADES PARA BARCAÇAS E EMPURRADORES DA TRANSPETRO.....	71
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>72</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	72



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### INCLUSÃO FEMININA NO SETOR PORTUÁRIO DEPENDE DE AÇÃO DIRETA DAS LIDERANÇAS MASCULINAS

Pluralidade nas empresas e participação dos homens no debate marcaram o 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026, promovido pelo Grupo Tribuna, em Santos.

**Por Bárbara Farias, da Redação 10 de maio de 2026 às 10:36 (Modificado às 10:38)**



**Participantes defenderam que empresas mais diversas produzem melhores resultados e ambientes corporativos mais inteligentes. (Foto: Alexander Ferraz/AT)**

Os cargos de liderança no setor portuário são ocupados, em sua maioria, por homens, e eles devem praticar a inclusão para promover a pluralidade dentro das empresas, gerando ambientes inovadores e retendo talentos. Essa foi a principal convergência entre os participantes do 1º Encontro Mulheres a Bordo 2026, promovido pelo Grupo Tribuna na última terça-feira, em Santos.

Mediadora do painel “Política de Diversidade e Liderança: Como ser He for She?”, a presidente do Comitê Mulheres a Bordo, Flávia Takafashi, afirmou que a discussão sobre equidade precisa ir além do protagonismo feminino e envolver diretamente os homens em posições de liderança. No painel, os participantes defenderam que empresas mais diversas produzem melhores resultados e criam ambientes corporativos mais inteligentes.

O CEO da DP World Santos, Fabio Siccherino, disse que a equidade depende de decisões concretas das lideranças masculinas: “Tem que deixar de ser discurso e virar decisão. Decisão de contratar, decisão de promover e de dividir privilégios e poder”. Para o executivo, a diversidade passou a ser um diferencial estratégico para as organizações. “A diversidade é justa, mas, mais do que isso, ela é inteligente. Ela traz inteligência para a organização e ajuda a empresa a crescer”.

O diretor-executivo da Deme Brasil, Disney Barroca, também associou a diversidade ao fortalecimento da inteligência corporativa. “Pluralidade gera riqueza, diversidade gera inteligência”, declarou. Em seguida, ele reiterou que a pluralidade passou a fazer parte da cultura organizacional da empresa de maneira natural no processo de internacionalização da companhia. Para o executivo, ambientes corporativos diversos favorecem escolhas qualificadas e melhores resultados. “No filtro final, que acaba sendo o da competência, as coisas acabam acontecendo de forma natural”.

O diretor da Eldorado Brasil, Flavio da Rocha Costa, afirmou que a inclusão precisa ser incorporada à cultura organizacional e aplicada na prática cotidiana das empresas. “A mudança acontece no dia a dia, com intenção e atitude. (...) Eu não olho se é homem, mulher, negro ou branco. O que importa é a capacidade”. Ele também destacou que empresas mais diversas apresentam melhores resultados financeiros e operacionais. “Não basta abrir espaço. É preciso manter essas mulheres dentro do sistema”.

#### Além do institucional

A diretora de Planejamento Operacional da Santos Brasil, Evelyn Lima, afirmou que a diversidade deixou de ser apenas uma pauta institucional para se tornar um elemento estratégico da operação portuária. Segundo ela, o desempenho operacional depende diretamente da valorização das pessoas. “A performance dessas pessoas faz essas coisas acontecerem”, afirmou, complementando que ambientes mais inclusivos fortalecem a inovação, o pertencimento e a retenção de talentos. “Quando a gente tem uma cultura fragmentada, em que nem todas as pessoas do time são ouvidas, a gente acaba não conseguindo movimentar o que a gente movimenta”.

Diretora substituta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Cristina Castro reforçou que políticas permanentes de diversidade consolidam mudanças estruturais. Em sua fala, destacou a importância da participação masculina no debate: “Em um evento de mulheres, ver homens é fundamental. Nós estamos cansadas de falar para nós mesmas”. Segundo ela, a pluralidade melhora resultados e amplia a capacidade de inovação das organizações. “A diferença ainda incomoda. E ela só vai deixar de incomodar quando os altos executivos entenderem o quanto isso gera dinheiro”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 10/05/2026

## O PORTO QUE ENRIQUECE O BRASIL E ESTRANGULA SANTOS

Estruturas como pátios reguladores adequados não deveriam ser exceções isoladas de organização, mas o padrão mínimo de respeito e estratégia em um porto que se diz global. A manutenção desse caos não é apenas uma falha técnica, mas uma escolha política de privilegiar interesses específicos em detrimento do território e da vida.

Por Maxwell Rodrigues



(Imagem gerada por IA)

O Porto de Santos, embora ostente recordes de movimentação de cargas — atingindo a marca histórica de 186,4 milhões de toneladas em 2025 — convive com um cenário de caos logístico que asfixia a cidade onde está instalado. A falta de sincronia entre o crescimento operacional e a infraestrutura de acesso terrestre cria um cenário de colapso iminente. A interferência dos trens na malha urbana é um dos maiores gargalos. Composições quilométricas cortam vias essenciais da cidade, especialmente na região da Avenida Perimetral e do

Valongo, realizando manobras que bloqueiam passagens de nível por longos períodos. Esse conflito entre o escoamento de cargas e a mobilidade urbana resulta em congestionamentos que se espalham por outras avenidas importantes do município, travando moradores e turistas.

A dependência do transporte rodoviário é enorme. Dados indicam que o Porto de Santos recebe, em média, 20 mil caminhões por dia. Quando a logística falha, o reflexo é imediato: filas que chegam a ultrapassar 20 quilômetros na Via Anchieta, transformando a entrada da cidade em um estacionamento a céu aberto e prejudicando seriamente o fluxo urbano. No meio desse caos, o Ecopátio surge como um ponto estratégico fundamental. Atuando como o principal pátio regulador de caminhões do porto, atende cerca de 80% dos terminais de grãos vegetais e commodities agrícolas.

Com capacidade para receber mais de 2 mil caminhões por dia, o equipamento evita que milhares de veículos sigam diretamente para as vias já saturadas de Santos, mantendo-os organizados até o horário agendado para descarregamento. Além da função logística, o local oferece infraestrutura de serviços como barbearia, borracharia e áreas de descanso, humanizando minimamente a jornada de profissionais que frequentemente enfrentam o descaso portuário. Sem esse trabalho de mitigação, o colapso de Santos seria ainda mais frequente e severo. A insistência em bater recordes de carga sem investir na dignidade e na fluidez do transporte rodoviário é um atestado de incompetência. O Porto de



Santos parece fazer questão de expor ao Brasil e ao mundo sua ineficiência logística quando o assunto é cuidar de caminhoneiros e caminhões.

Contudo, corremos o risco de perder o principal pátio regulador nos próximos anos e, até o momento, nada de concreto foi apresentado. Teremos mais um capítulo de incompetência administrativa em breve? A questão logística do Porto de Santos transcende os recordes de faturamento e revela uma crise estrutural que impacta diretamente a mobilidade urbana e a dignidade humana. A convivência entre o porto e a cidade é marcada por um conflito histórico de espaço.

O sistema ferroviário, essencial para o transporte de commodities como soja e milho, corta artérias vitais da cidade. Em bairros como Paquetá e Valongo, manobras ferroviárias com centenas de vagões interrompem o tráfego por horas, dificultando inclusive o deslocamento de ambulâncias e serviços de emergência. Recentemente, a insegurança também passou a agravar o problema: foram registrados 330 ataques a trens entre 2024 e 2025, provocando paradas não programadas e ampliando o travamento da malha urbana. Quando o alto volume de caminhões se soma à falta de áreas adequadas de estacionamento, ruas residenciais acabam funcionando como “pátios improvisados”, gerando poluição sonora, impactos ambientais e risco constante de acidentes.

O único pátio de estacionamento em Cubatão funciona com um sistema de agendamento eletrônico (via SMS ou aplicativo). Nele, o motorista só é liberado para descer ao Porto quando o terminal de destino confirma a vaga. Se perdermos esse equipamento ou ele deixar de existir, mostraremos mais uma vez que somos o maior porto do Hemisfério Sul sem capacidade de planejar. Logística é a soma de planejamento e execução de todo o caminho que um produto faz, desde a matéria-prima até as mãos do consumidor final. No contexto que envolve o Porto de Santos, a logística envolve quatro pilares principais:

- Transporte: como a carga chega e sai (caminhão, trem ou navio).
- Armazenagem: onde a carga permanece armazenada (terminais e pátios como o Ecopátio).
- Gestão de estoque: controle preciso da quantidade de produtos.
- Informação: uso de tecnologia e sistemas de agendamento para coordenar operações.

A logística só funciona quando há fluidez. Se o trem para no meio da cidade, se o caminhão não tem onde estacionar ou se o navio não consegue atracar, o fluxo é quebrado. Não existe lógica nisso, beira a irracionalidade e é ilógico imaginar que ainda acreditamos que somos especialistas no tema. Quando essa engrenagem trava, o custo sobe, a cidade para e a eficiência some. Por isso, ignorar o bem-estar do caminhoneiro e a infraestrutura urbana é o maior erro estratégico que uma gestão pode cometer, resultando agora não mais em um atestado de incompetência que discutimos, e sim na pós-graduação de incompetência. Quando isso acontece, o Porto de Santos mostra sua ineficiência ao mundo por não conseguir gerir o básico do acesso terrestre.

Pátios reguladores não apenas organizam o fluxo, mas absorvem os impactos de atrasos operacionais ou fechamentos de canal por neblina, evitando que o caminhão fique parado na rodovia ou dentro da cidade. Apesar de ter atingido o recorde de 186,4 milhões de toneladas em 2025, a infraestrutura de recepção ao caminhoneiro é crítica. A espera para acessar um terminal pode variar de duas a três horas no setor portuário, mas pode chegar a oito ou dez horas na estrada em dias de pico de safra. A persistência de gargalos básicos, como a falta de acessos segregados e pátios públicos dignos, torna a gestão desse tema um mestrado de incompetência.

A exploração política do Porto de Santos é um capítulo à parte na crise logística da região, transformando problemas estruturais em palanques eleitorais que raramente resultam em soluções efetivas para quem está na ponta: o caminhoneiro e o cidadão santista. Historicamente, o Porto é utilizado como vitrine por políticos de todas as esferas (municipal, estadual e federal). A agenda de modernização e obras de acesso ressurgem a cada ciclo eleitoral, mas a execução real esbarra em burocracias e disputas de ego, cujos principais pontos destaco a seguir:



- **Projetos centenários:** o túnel Santos-Guarujá, por exemplo, é uma promessa que atravessa gerações de políticos desde 1927. Embora tenha sido incluído recentemente no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com orçamento bilionário, ele é frequentemente usado como moeda de troca em embates sobre a privatização ou manutenção do controle estatal do porto.
- **Anúncios de verbas “fantasmagóricas”:** frequentemente, governantes anunciam pacotes de investimentos na casa dos bilhões (como os R\$ 22 bilhões prometidos até 2028), mas o índice de conclusão de obras em versões anteriores de programas federais, como o PAC, ficou historicamente abaixo de 25%.
- **Falta de blindagem técnica:** especialistas apontam que a influência política impede a continuidade de projetos de longo prazo. Cada mudança de governo traz novas prioridades, paralisando obras de acessos terrestres e ferroviários que já deveriam estar prontas.

Porém, enquanto políticos celebram recordes de toneladas movimentadas para demonstrar eficiência, a realidade operacional ignora o fator humano. Há a prioridade ao capital, não ao trabalho, pois o foco político costuma estar no “lado do mar” (calado, terminais, dragagem), que atrai grandes investidores e gera manchetes positivas no exterior. Só que o “lado da terra” — onde o caminhoneiro enfrenta filas quilométricas, falta de segurança e ausência de pátios dignos — é visto apenas como um problema de trânsito local. Cito também a exploração das crises, com paralisações de caminhoneiros e protestos sendo frequentemente usados por lideranças para atacar opositores, sem que se discuta a criação de uma rede de apoio estruturada para esses profissionais.

Essa desconexão entre o discurso de hub global e a realidade das ruas travadas e motoristas abandonados à própria sorte é o que define o cenário atual. Manter um sistema onde o lucro bate recordes enquanto a cidade e os trabalhadores colapsam é um MBA de incompetência. Dessa forma, o Porto de Santos vive uma esquizofrenia logística: de um lado, a modernidade dos guindastes de última geração e os lucros dos terminais. Do outro, o retrocesso de uma cidade sitiada por trens e o descaso com o caminhoneiro, que é tratado como um estorvo necessário, e não como o motor da economia. Enquanto políticos se revezam em inaugurações de maquetes e promessas que nunca saem do papel, o mundo observa uma engrenagem que funciona apesar da gestão, e não por causa dela. O sucesso medido em toneladas é uma ilusão de ótica quando o custo para atingi-lo é a paralisia de um município e a exaustão humana de quem transporta a riqueza do País.

Estruturas como pátios reguladores adequados não deveriam ser exceções solitárias de organização, mas o padrão mínimo de respeito e estratégia em um porto que se diz global. A manutenção desse caos não é apenas uma falha técnica, e sim uma escolha política de privilegiar alguns sobre o território e a vida. Insistir em um modelo que ignora o acesso terrestre, que sufoca o trânsito urbano com composições ferroviárias intermináveis e que não oferece dignidade ao profissional do volante é, em última análise, um doutorado de incompetência. No contexto de deixar as tarefas para depois (procrastinação) e a falta de busca pelo conhecimento (estudo), o filósofo estoico Sêneca é o que melhor define essa negligência humana em sua obra *Sobre a Brevidade da Vida*:

“Enquanto esperamos pela vida, a vida passa. A maior parte das pessoas se ocupa em adiar as coisas; elas não estudam como viver, e enquanto isso, a vida se vai”.

Sêneca argumentava que as pessoas reclamam que a vida é curta, mas o verdadeiro problema é que desperdiçamos grande parte dela deixando o aprendizado e as ações importantes para um futuro que talvez nunca chegue. Outra reflexão que se encaixa perfeitamente na crítica à gestão pública e ao comportamento social é de Epiteto: “Até quando você vai adiar o momento de se considerar digno das melhores coisas? Se você for negligente e preguiçoso e estiver sempre adiando as coisas, não fará progresso algum, mas continuará ignorante até morrer”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 10/05/2026**

### APS AUTORIZA BANCO DO BRASIL A ABRIR CONTA EXCLUSIVA PARA FUNDOS DA OBRA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Iniciativa atende à determinação do Tribunal de Contas da União (TCU)  
**Por Bárbara Farias 9 de maio de 2026 às 12:46**



***O custo previsto do túnel é de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são recursos públicos, divididos entre Governo do Estado e União, com R\$ 2,64 bilhões para cada (Sílvio Luiz/AT)***

A Autoridade Portuária de Santos (APS) autorizou o Banco do Brasil a abrir uma conta garantia exclusiva para o depósito dos fundos destinados à obra do túnel imerso Santos-Guarujá. A medida atende à determinação do Tribunal de Contas da União (TCU) e garante a imediata vinculação de recursos financeiros federais ao projeto.

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

"Essa iniciativa visa assegurar a transparência e a correta governança dos valores destinados à construção da ligação seca. Com a decisão, o aporte público fica devidamente protegido para uso específico nas obras de infraestrutura portuária", afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini.

O modelo segue as exigências dos órgãos de controle para garantir transparência e rastreamento dos recursos. A estrutura financeira foi criada para viabilizar o repasse federal previsto na concessão do túnel.

Segundo o documento oficial, os fundos permanecerão vinculados à APS, mas para uso exclusivo do empreendimento, não pode ser utilizado para outros fins. "Estamos dando um passo decisivo e seguro para que o cronograma do túnel Santos-Guarujá seja cumprido com total responsabilidade financeira pública", disse Pomini.

O presidente da APS destacou que a conta segregada é um mecanismo fundamental para dar segurança jurídica a todos os parceiros envolvidos. "A autorização imediata reflete nossa agilidade em atender às determinações do TCU e garantir que o dinheiro esteja disponível", concluiu. Para o gestor, essa etapa elimina incertezas e consolida a viabilidade econômica do projeto portuário.

Além da criação da conta, a APS solicitou que o Banco do Brasil comunique formalmente a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) sobre a efetivação do bloqueio dos recursos. Essa notificação é essencial para o fluxo de desembolso previsto no contrato de concessão da parceria público-privada do túnel. A Autoridade Portuária reafirma que todos os parâmetros de conformidade estão sendo seguidos rigorosamente desde o convênio inicial.

De acordo com a administração do Porto de Santos, com a conta ativa, o projeto avança para as próximas fases de execução técnica com suporte financeiro garantido. O próximo passo será Governo do Estado e União instituírem instrumento conjunto de prestação de contas, conforme determinado pela Corte de Contas.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 09/05/2026**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### PROJETO DE ARRENDAMENTO DA ÁREA MUC05 AVANÇA COM AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ

Agência receberá contribuições para a finalização do projeto até o dia 11 de maio. Área é responsável pela movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, principalmente coque de petróleo e clínquer.



Brasília, 08/05/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta sexta-feira (08), audiência pública para obter contribuições, subsídios e sugestões adicionais para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos ao arrendamento da área MUC05, localizada no Porto Organizado de Fortaleza (CE). O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente coque de petróleo e clínquer. Ao todo, quatro pessoas

participaram da audiência.

“O arrendamento trará diversos benefícios, com destaque para a otimização da utilização de uma área pública portuária e a garantia da continuidade das operações de um segmento de cargas relevante para a economia do estado” - disse Ygor di Paula, enfatizando o dia 11/05 como prazo final para que interessados possam enviar suas colaborações.

#### MUC05

A área ocupa 29 mil metros quadrados no porto cearense e, atualmente, encontra-se sob gestão da Companhia Docas do Ceará (CDC). Após o arrendamento, a empresa vencedora do certame deverá construir um novo armazém com capacidade mínima de 39 mil toneladas e, também, ampliar dois armazéns já existentes. O contrato previsto tem duração de 25 anos e valor estimado de R\$ 1,12 bilhão, com investimento obrigatório em obras de R\$ 48 milhões.

#### Contribuições

O envio de contribuições está vigente. Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. Elas poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 11/05/2026, exclusivamente na forma do formulário eletrônico. As minutas jurídicas e os documentos técnicos estão disponíveis no link destinado à Audiência Pública nº 03/2026.

Imagens digitais - tais como mapas, plantas e fotos, poderão ser anexadas e enviadas pelo e-mail [anexo\\_audiencia032026@antaq.gov.br](mailto:anexo_audiencia032026@antaq.gov.br). As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado. Não serão aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais - cujos endereços encontram-se disponíveis no site da ANTAQ, bem como estarão, também, todas as contribuições recebidas.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

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

**Data: 11/05/2026**

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

## MPOR CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA UNIFORMIZAR REGRAS DE CONCESSÃO DE PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS

Equipe vai propor diretrizes para futuros editais e prorrogações contratuais



***Grupo de Trabalho vai propor diretrizes para futuros editais e prorrogações contratuais; relatório final com os estudos desenvolvidos e propostas de diretrizes para políticas públicas e aperfeiçoamento normativo deve ser apresentado em 90 dias - Foto: Sérgio Frances/MPor***

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) instituiu um Grupo de Trabalho (GT) para harmonizar as regras aplicáveis às concessões de portos, aeroportos e hidrovias. A iniciativa busca ampliar a segurança jurídica, aumentar a previsibilidade regulatória e tornar os projetos de

infraestrutura mais atrativos para investidores.

Durante o evento, o ministro da pasta, Tomé Franca, destacou que, embora os três setores possuam características próprias, é necessário avançar em diretrizes comuns para fortalecer o ambiente regulatório das concessões realizadas pelo MPor.

“O nosso objetivo não é criar nenhum tipo de ruptura, mas, ao contrário, gerar uma coerência entre os modos de transportes. Naturalmente, respeitando as especificidades de cada setor, mas, naquilo que é fundamental, estruturante, a gente entende que é possível construir uma inteligência regulatória que traz as experiências de cada setor”, afirmou.

O Grupo de Trabalho será responsável por avaliar a possibilidade de harmonização das regras aplicadas aos diferentes modais administrados pelo MPor, considerando os impactos econômicos e regulatórios da medida. O colegiado também deverá analisar aspectos relacionados à segurança jurídica, com base em precedentes do Tribunal de Contas da União (TCU).

No caso das prorrogações contratuais, o GT deverá propor diretrizes voltadas à ampliação de vantagens econômicas para o Estado, à realização de novos investimentos e à melhoria da prestação dos serviços oferecidos à população.

Do ponto de vista econômico, a uniformização das regras tende a reduzir a percepção de risco por parte dos investidores, contribuindo para diminuir o custo médio ponderado de capital dos projetos. A medida também pode ampliar a atratividade das concessões e facilitar o financiamento de novos empreendimentos de infraestrutura.

“O governo conseguiu apresentar bons projetos, nós conquistamos nos últimos anos uma estabilidade institucional, que é importante. A relação com o Poder Executivo, com os tribunais, isso é importante para quem está investindo no Brasil e, naturalmente, o fortalecimento das agências para poder dar estabilidade regulatória. Esse tripé é fundamental para que a gente possa ir consolidando e crescendo esse ciclo de infraestrutura”, acrescentou o ministro.

### **Estrutura e funcionamento**

O Grupo de Trabalho das Concessões será coordenado pela Assessoria Especial do Gabinete Ministerial e contará com representantes da Secretaria-Executiva, da Secretaria Nacional de Hidrovias

e Navegação (SNHN), da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Especialistas e entidades externas poderão ser convidados a participar das discussões, sem direito a voto. A participação no GT é considerada prestação de serviço público relevante, sem remuneração.

Para o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein, a integração promovida pelo grupo fortalece a infraestrutura nacional como um todo: “Não tem nenhum caso no mundo de setor desenvolvido sem a ajuda do Estado. E não existe país desenvolvido sem setores portuário e aeroportuário desenvolvidos. O que está sendo feito aqui é uma coisa que também não é cultural historicamente, que é a integração. A gente precisa atrair investimento, precisa conversar com o setor privado e entender como a gente cria um ambiente favorável”, afirmou.

“Um dos jeitos mais fortes de pensar em soluções diferenciadas é quando a gente senta à mesa junto e discute. E quanto maior for a diversidade, como é aqui, melhor. A gente tem que pensar no social, que é a única forma que o país vai crescer”, complementou a diretora substituta da Antaq, Cristina Castro.

O setor privado foi representado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), entidade de maior representação do segmento de transporte e logística no Brasil: “Isso demonstra para a gente uma abertura de todo mundo e o interesse de trazer o setor privado para contribuir com os debates. De fato, a gente acredita em um resultado perene e promissor”, destacou a assessora governamental da CNT, Dim Michelle Rodrigues.

O GT terá prazo de 90 dias para apresentar relatório final com os estudos desenvolvidos e propostas de diretrizes para políticas públicas e aperfeiçoamento normativo.

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

**Data: 11/05/2026**

## **CNH DO BRASIL ALCANÇA MELHOR RESULTADO DA HISTÓRIA NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2026**

Requerimentos para 1ª habilitação crescem 303% e cursos teóricos avançam 170% no período; economia gerada pela formação teórica gratuita ultrapassa R\$ 1,8 bilhão



**Mais de 858 mil Carteiras Nacionais de Habilitação foram emitidas entre janeiro e abril de 2026. - Foto: Gabriel Oliveira/MT**

Mais acesso, menos burocracia e formação teórica gratuita. O Programa CNH do Brasil encerrou o primeiro quadrimestre de 2026 com resultados históricos em todas as etapas da formação de condutores no país. É o melhor desempenho registrado desde a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1997.

O principal destaque do período foi o crescimento dos requerimentos para a primeira habilitação. Entre janeiro e abril de 2026, foram registrados 4.834.308 cadastros, frente a 1.199.321 no mesmo período de 2025. A alta aproximada foi de 303%, o maior volume já registrado para o quadrimestre.



Com teto de R\$180 fixado pelo programa, os exames médicos e psicológicos acompanharam o desempenho, com 2.353.329 avaliações realizadas em 2026, acima das 2.242.283 registradas no ano passado.

### **Formação teórica e prática em alta**

A etapa de formação teórica também apresentou avanços no período. Entre janeiro e abril de 2026, foram realizados 2.546.124 cursos teóricos, ante 942.693 registrados no mesmo período do ano anterior. O crescimento foi superior a 170%.

A oferta gratuita dos cursos teóricos por meio da CNH do Brasil gerou impacto direto no orçamento das famílias brasileiras. A economia estimada para os candidatos já chega a R\$ 1.84 bilhão, com base nos cursos realizados gratuitamente e registrados no Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach).

Já nos exames teóricos, foram realizadas 1.116.302 avaliações de janeiro a abril de 2026, volume mais de 28% superior ao registrado em 2025 e o maior resultado da série histórica para os quatro primeiros meses do ano.

Na formação prática, o país também alcançou o melhor desempenho da série histórica. Os cursos práticos somaram 1.860.129 registros, crescimento aproximado de 28% em relação ao mesmo período do ano passado.

Os exames práticos seguiram a mesma tendência, com 1.763.747 avaliações realizadas no primeiro quadrimestre de 2026, resultado superior em mais de 21% ao registrado em 2025.

### **CNHs emitidas**

O número de Carteiras Nacionais de Habilitação emitidas também apresentou crescimento no período. Entre janeiro e abril de 2026, foram emitidas 858.896 CNHs em todo o país, frente a 824.291 no quadrimestre.

O resultado representa o segundo maior volume da série histórica, ficando próximo do recorde registrado em 2014, quando 873.181 habilitações foram emitidas no mesmo período do ano anterior.

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

*Data: 11/05/2026*

## **MINISTRO DOS TRANSPORTES ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA INÍCIO DAS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DA BR-101/RJ**

Contrato otimizado da Autopista Fluminense prevê R\$ 10,18 bilhões em investimentos ao longo de 322 quilômetros da rodovia

O ministro dos Transportes, George Santoro, assina, nesta segunda-feira (11), a ordem de serviço para o início das obras de melhorias da BR-101/RJ, no trecho conhecido como Autopista Fluminense.

O contrato otimizado prevê investimentos de R\$ 10,18 bilhões para modernizar 322,1 quilômetros da rodovia, entre a divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo e o entroncamento com a Ponte Presidente Costa e Silva, em Niterói (RJ).

A concessão possui prazo de 22 anos e contempla obras de duplicação, implantação de faixas adicionais e vias marginais, além da construção de novos dispositivos de acesso, passarelas e pontos de parada de ônibus. As intervenções têm como objetivo melhorar a fluidez do tráfego e ampliar a segurança viária em um dos principais corredores logísticos do país.

A otimização do contrato da BR-101/RJ foi a leiloadada em novembro de 2025 como parte da nova política de otimização de contratos de concessão rodoviária do Governo do Brasil, coordenada pelo



Ministério dos Transportes. A Arteris S.A., atual concessionária da BR-101/RJ, venceu o leilão e assumiu novas obrigações de investimento e ampliação da infraestrutura.

A rodovia possui papel estratégico para a economia fluminense e para a integração nacional. E conecta importantes polos industriais, portuários e petrolíferos, incluindo os portos do Açú e de Macaé, além de garantir o acesso à Região dos Lagos, importante destino turístico do estado.

### Cobertura de imprensa

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

### Serviço

Assinatura da ordem de serviço para início das obras da BR-101/RJ (Autopista Fluminense)

Data: segunda-feira, 11 de maio

Horário: 14h

Local: Km 299, sentido Sul BR-101/RJ - Praça de Pedágio de São Gonçalo

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

Data: 09/05/2026



### BE NEWS – BRASIL EXPORT

## EDITORIAL – A NOVA ARQUITETURA DOS TRILHOS: ESTRATÉGIAS PARA O INVESTIMENTO DE R\$ 656 BILHÕES

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

O anúncio da carteira de oito leilões ferroviários pelo Ministério dos Transportes e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) marca o início de uma transformação estrutural na logística brasileira, projetando a mobilização de R\$ 656 bilhões, dos quais R\$ 140 bilhões serão destinados a aportes diretos. Essa movimentação sinaliza que o Governo Federal não está apenas planejando novos traçados, mas redesenhando a própria lógica de financiamento e risco do setor, para superar o esgotamento do modelo tradicional de concessões. Diante da complexidade de projetos como a Ferrogrão e a EF-118, o Estado assume uma postura mais flexível e parceira para garantir que o investidor privado consiga tirar os empreendimentos do papel com segurança econômica.

A importância dessa reformulação está na introdução de ferramentas de mitigação de risco que antes eram consideradas tabus, como a customização de contratos para cada projeto em vez do antigo modelo padronizado. Ao estabelecer uma Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, o Governo cria mecanismos para lidar com incertezas geológicas, ambientais e de desapropriação, permitindo até que o poder público execute etapas preliminares do licenciamento ambiental. Um dos pilares centrais dessa inovação é o modelo de Viability Gap Funding (VGF), um instrumento de complementação financeira para projetos que possuem alto custo e relevância social, mas cuja receita estimada não seria suficiente para garantir o retorno imediato ao investidor.

Além da customização contratual, a nova política ferroviária busca ampliar a atratividade econômica através do estímulo a receitas acessórias, como a exploração imobiliária e comercial no entorno dos corredores ferroviários, transformando a infraestrutura em um indutor de desenvolvimento urbano. Outro avanço fundamental é o foco na interoperabilidade real, que prevê a integração operacional da malha para permitir que trens de diferentes concessionárias compartilhem trilhos e material rodante, eliminando o isolamento logístico que historicamente marcou o setor. Para sustentar esse pacote financeiro, o Governo aposta em contas vinculadas, que liberam recursos conforme a execução das obras, e na emissão de debêntures incentivadas.

Nesse cenário de integração nacional, o estado de Minas Gerais reafirma seu papel de entroncamento logístico ao concentrar R\$ 38 bilhões em investimentos previstos para os próximos 30 anos, o que

representa cerca de 17% da malha nacional. Projetos como o Corredor Minas-Rio são vitais para conectar o coração produtivo do Sudeste aos terminais portuários, garantindo competitividade não apenas para o minério, mas também para o agronegócio e a indústria.

O sucesso dessa ambiciosa carteira dependerá da solidez desse novo “software” regulatório, assegurando que o Brasil finalmente equilibre sua matriz de transportes e reduza o custo logístico de forma definitiva e sustentável.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

### OPINIÃO – LOGÍSTICA - QUEM GANHA COM O ATRASO DO STS10?



**VALTER BRANCO**

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

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

#### ***Interrupção do processo preserva o status atual e acende alerta sobre concorrência e credibilidade regulatória***

A decisão de suspender o processo do STS10, no Porto de Santos (SP), representa uma inflexão preocupante em um dos projetos mais relevantes para a expansão da capacidade portuária brasileira. Mais do que um atraso pontual, o episódio lança dúvidas sobre a previsibilidade regulatória do país e sobre a consistência de decisões construídas ao longo de um rito técnico que, até então, vinha sendo respeitado. Em setores intensivos em capital, a confiança no processo é tão relevante quanto o próprio projeto.

O desenho do leilão não surgiu de improviso. Foi precedido por audiências públicas, contribuições do mercado, análises técnicas da agência reguladora e escrutínio do Tribunal de Contas da União (TCU). Ao final desse percurso, consolidou-se uma modelagem em duas fases, com restrições à participação de armadores e grupos já estabelecidos no porto, justamente para preservar a competição e evitar o aprofundamento de uma concentração já sensível em um setor marcado por crescente integração vertical.

Essa abordagem não é inédita. Ao contrário, reflete práticas já adotadas na história portuária brasileira para garantir equilíbrio concorrencial. No processo de arrendamento de terminais nos anos 1990, por exemplo, operadores já estabelecidos em determinadas áreas foram impedidos de ampliar sua presença, exatamente para evitar concentração excessiva. A lógica permanece atual. Quando um mesmo grupo amplia sua atuação em múltiplos elos da cadeia logística, os riscos de distorções aumentam, afetando concorrentes, usuários e o próprio funcionamento do mercado.

Minha posição sempre foi clara. Empresas já operando terminais no Porto de Santos, suas subsidiárias, empresas controladas ou do mesmo grupo econômico não deveriam participar da nova licitação sem um desinvestimento efetivo, comprovado e transparente. Ainda assim, reconheci e apoiei o modelo construído pelas autoridades técnicas, que demonstraram capacidade, independência e firmeza mesmo diante de pressões intensas e interesses organizados. O processo seguiu seu curso institucional e construiu legitimidade.

A interrupção desse caminho, após sua validação por diferentes instâncias, rompe esse padrão. O que estava consolidado passou a ser questionado. O sinal emitido ao mercado é direto e preocupante: decisões técnicas podem ser revistas não por novos fundamentos, mas por pressão. Em um setor de planejamento de longo prazo, essa mensagem tem efeitos imediatos sobre a percepção de risco e sobre o apetite por investimento.

O custo do atraso é concreto e mensurável. O Porto de Santos já opera próximo de seus limites em determinados fluxos, e a expansão de capacidade deixou de ser uma opção para se tornar uma necessidade. Postergar o STS10 significa prolongar gargalos logísticos, aumentar tempos de espera,



e elevar custos operacionais e reduzir a eficiência da cadeia de comércio exterior. Em última instância, esse impacto se traduz em perda de competitividade para exportadores e importadores brasileiros.

Há também um efeito concorrencial evidente. Em um ambiente onde operadores já instalados concentram parcela relevante da movimentação, adiar a entrada de um novo terminal preserva o status quo. Em cenários de capacidade restrita, isso tende a beneficiar quem já está posicionado, reduzindo a pressão competitiva que novos entrantes naturalmente introduzem. Trata-se de um efeito silencioso, mas relevante, que precisa ser considerado.

Não por acaso, em outras jurisdições, autoridades de defesa da concorrência vêm ampliando o escrutínio sobre estruturas logísticas com alto grau de integração vertical. Investigações e revisões regulatórias refletem uma preocupação crescente com os impactos desse modelo sobre preços, acesso e concorrência. O debate brasileiro não ocorre em isolamento e precisa considerar essa realidade internacional.

A discussão sobre o STS10 nunca foi apenas técnica. Ela envolve escolhas de política pública sobre concorrência, eficiência e organização do setor portuário. E, por isso mesmo, exige coerência. Alterações de rumo são legítimas quando baseadas em novos fatos ou fundamentos sólidos. O que fragiliza o ambiente institucional é a percepção de que decisões previamente consolidadas podem ser interrompidas sem justificativa equivalente.

O Brasil construiu, ao longo das últimas décadas, um arcabouço regulatório que buscou equilibrar abertura ao investimento com segurança jurídica. Esse equilíbrio depende, acima de tudo, da consistência das regras ao longo do tempo. Cada ruptura percebida como arbitrária corrói esse esforço e enfraquece a credibilidade das instituições.

No caso do STS10, o desafio deixou de ser apenas técnico. Passa a ser institucional. Restabelecer a coerência exige transparência nas razões da suspensão e firmeza na defesa de critérios já estabelecidos. Mais do que isso, exige demonstrar que decisões estruturantes não serão capturadas por pressões conjunturais.

O Porto de Santos é um ativo estratégico nacional e um dos principais pontos de conexão do Brasil com o comércio global. O tratamento dado ao STS10 será interpretado como um sinal claro sobre a capacidade do País de conduzir projetos complexos com previsibilidade e respeito às suas próprias instituições.

Mais do que o destino de um leilão, está em jogo a confiança no processo e soberania do País para decidir o próprio destino e de seus ativos estratégicos.

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

**O PORTO DE SANTOS É UM ATIVO ESTRATÉGICO NACIONAL E UM DOS PRINCIPAIS PONTOS DE CONEXÃO DO BRASIL COM O COMÉRCIO GLOBAL. O TRATAMENTO DADO AO STS10 SERÁ INTERPRETADO COMO UM SINAL CLARO SOBRE A CAPACIDADE DO PAÍS DE CONDUZIR PROJETOS COMPLEXOS COM PREVISIBILIDADE E RESPEITO ÀS SUAS PRÓPRIAS INSTITUIÇÕES**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 11/05/2026

## **POLÍTICA - PT, PCDOB E PV APRESENTAM AÇÃO AO STF PARA DERRUBAR DOSIMETRIA QUE BENEFICIA BOLSONARO**

Essa é a terceira ação direta de inconstitucionalidade (ADI) recebida pelo STF contra a lei da dosimetria, que já foi suspensa até que o STF julgue as ações

**Do Estadão Conteúdo**



**Os partidos afirmam que a dosimetria foi um instrumento do Congresso que buscou atender “grupos específicos”, o que configuraria um desvio de finalidade por parte do Legislativo**

A Federação Brasil da Esperança, composta pelo PT, PCdoB e PV, enviou ao Supremo Tribunal Federal (STF) na sexta-feira, 8, uma ação para tornar inconstitucional a Lei da Dosimetria, que reduz penas para condenados pelos atos golpistas de 8 de Janeiro, incluindo o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Os partidos também pedem que a Corte determine uma medida cautelar que suspenda a redução das penas.

No documento de 76 páginas, divulgado inicialmente pelo O Globo e obtido pelo Broadcast Político (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), os partidos afirmam que a dosimetria foi um instrumento do Congresso Nacional que buscou atender “grupos específicos”, o que configuraria um desvio de finalidade por parte do Legislativo.

“É relevante investigar se a norma impugnada efetivamente buscou promover alteração geral e abstrata da política criminal ou se foi concebida para beneficiar situação específica e destinatários determinados”, diz a ação da Federação Brasil da Esperança.

Os partidos também dizem que a dosimetria entra em choque com a Constituição por violar os seguintes princípios: da individualização da pena; da separação dos poderes; da proibição de proteção deficiente e da vedação de retrocesso; da isonomia; da proporcionalidade e da impessoalidade.

Essa é a terceira ação direta de inconstitucionalidade (ADI) recebida pelo STF contra a dosimetria.

Outras duas, de autoria da Federação Psol-Rede e da Associação Brasileira de Imprensa (ABI), fizeram com que o ministro Alexandre de Moraes, que foi sorteado relator, suspendesse neste sábado, 9, a aplicação da lei até que a Suprema Corte analise a constitucionalidade da medida.

A medida de Moraes ocorreu dois dias após o presidente do Senado e do Congresso, Davi Alcolumbre, promulgar a Lei da Dosimetria. Isso ocorreu após as duas Casas do Legislativo derrubarem o veto integral do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao texto.

Na Câmara, o placar foi de 318 votos contrários à decisão presidencial e 144 favoráveis. No Senado, o resultado foi de 49 defensores pela derrubada da medida de Lula e 24 que decidiram pela manutenção do veto.

Na ocasião, o Congresso analisou apenas uma parte do veto, pois ficou interpretado que a dosimetria em vigor, como foi aprovada, poderia anular parte da Lei Antifacção, sancionada em março por Lula. Na ação encaminhada ao STF, a federação diz que esse fatiamento extrapolou as garantias constitucionais do Legislativo e causou um “vício formal insanável”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

**NACIONAL - HUB – CURTAS - GOVERNO APOSTA NO FIM DA “TAXA DAS BLUSINHAS” PARA TENTAR RECUPERAR POPULARIDADE ANTES DAS ELEIÇÕES**

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

**A POLÍTICA E A TAXA DAS BLUSINHAS**

O Palácio do Planalto articula uma manobra de emergência para tentar reverter a queda de popularidade do governo antes das eleições de outubro, elegendo o fim da “taxa das blusinhas” como

prioridade máxima. A Secretaria de Comunicação Social identifica que a taxaço de compras internacionais de até US\$ 50 gerou um desgaste profundo com o eleitorado jovem e feminino, segmentos fundamentais para a base de apoio de Luiz Inácio Lula da Silva. No entanto, a estratégia enfrenta barreiras internas e políticas: enquanto o Ministério da Fazenda já conduz estudos técnicos para viabilizar a isenção, o comando da Câmara dos Deputados, liderado por Hugo Motta, ainda não foi formalmente consultado, o que pode levar a mais um revés legislativo caso o governo tente atropelar o rito parlamentar.

### **SEM CONSENSO**

Dentro do próprio Executivo, a medida não é consensual e expõe divisões na equipe ministerial. O vice-presidente Geraldo Alckmin, que mantém forte interlocução com o setor industrial nacional, posiciona-se de forma contrária à extinção da taxa. Para Alckmin e para o lobby varejista brasileiro, a manutenção do imposto é uma questão de isonomia tributária frente aos gigantes do e-commerce asiático. Esse impasse coloca Lula em um dilema entre atender ao apelo popular de curto prazo para salvar as eleições ou manter o apoio de setores produtivos que temem a concorrência externa desleal.

### **NAVIO LIBERADO**

A travessia do navio graneleiro MDL Toofan pelo Estreito de Ormuz nesse domingo ganhou destaque, diante do bloqueio sistemático da região pelas forças iranianas desde fevereiro. O navio, que carrega bandeira do Panamá e partiu da Arábia Saudita, tem como destino final o porto de Rio Grande (RS), no Brasil.

### **CONDIÇÃO**

No dia 4 de maio, o MDL Toofan já havia tentado realizar a passagem, mas foi interceptado e impedido pelas forças da Guarda Revolucionária Islâmica do Irã (IRGC). A liberação ocorrida agora, segundo a agência estatal iraniana Tasnim, foi condicionada ao cumprimento estrito de uma rota de navegação determinada por Teerã, sinalizando que o Irã mantém o controle absoluto sobre quem entra e sai do Golfo Pérsico.

### **CARGA ESTRATÉGICA**

A chegada deste navio ao Rio Grande do Sul é vital para o agronegócio gaúcho. O porto de Rio Grande é um dos principais hubs de recebimento de fertilizantes e escoamento de soja. Qualquer atraso ou apreensão nesta rota impacta diretamente o cronograma de safra e os custos de produção no sul do Brasil.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/05/2026*

## **OPINIÃO – ARTIGOS – PLANEJAMENTO - A BAÍA DE TODOS OS SANTOS QUER NOVOS PORTOS**



### **WALDECK ORNÉLAS**

Especialista em planejamento urbano-regional.

Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

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

Estudos recentes têm dado conta do esgotamento da capacidade portuária do País, demandando novos projetos para atender às necessidades do comércio exterior (longo curso) e da cabotagem. As projeções indicam que a capacidade existente se exaure logo ali, em 2030, chegando a uma saturação completa em 2032, datas que precisam ser confrontadas com o tempo necessário para a identificação de oportunidades, localização, projeto e implantação de novas instalações portuárias. Claramente – em um país que não prima pelo planejamento – estamos bem atrasados.

O foco das preocupações é a movimentação de contêineres, solução tecnológica para as cargas gerais, que domina cada vez mais o transporte aquaviário. No Brasil, de 2015 até agora, o longo curso cresceu 60% e a cabotagem 111%.



Levantamento recente, realizado pela Macroinfra, apontou que o alto uso de capacidade nos principais portos do País já têm gerado perdas econômicas. Examinando o período de 2015 a 2025, com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o estudo mostrou um quadro de saturação operacional em Santos (SP), Paranaguá (PR), Itajaí/Navegantes (SC) e Itapoá (SC), todos no Sul/Sudeste. A solução emergencial tem sido o transbordamento do fluxo de contêineres para outros terminais menos saturados. Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Pecém (CE) e Suape (PE) aparecem como as principais alternativas.

Para superar esta carência, o debate tem girado, predominantemente, em torno do leilão da área STS10 – ainda sem consenso no Governo – mas, mais uma vez em Santos, que é indispensável, mas continua concentrando espacialmente a economia nacional. País de dimensões continentais, o Brasil precisa de várias alternativas portuárias, para não ficarmos reféns do nosso próprio Estreito de Ormuz.

É verdade que há projetos programados ou em execução. Outra consultoria especializada, a Solve Shipping, mapeou os projetos em andamento, envolvendo ampliação de cais e aprofundamento de canais, para receber navios maiores. As embarcações aumentaram de tamanho e os portos precisam se adequar.

Pecém (CE) expande o cais e amplia sua capacidade anual para 850 mil TEUs. Suape (PE) ganhará um novo terminal, da APM Terminals, com capacidade anual inicial para 400 mil TEUs. Salvador (BA) expande a capacidade do Tecon para um milhão de TEUs. Em Aracruz (ES) o novo porto da Imetame terá capacidade para 1,2 milhão de TEUs. Rio de Janeiro e Itaguaí passam por melhorias de eficiência e ampliação de capacidade nos seus diversos terminais. Idem no Porto de Paranaguá (PR), mediante acordo com o grupo chinês CMPort. Em Santos expandem a capacidade o Tecon Santos, para 3 milhões de TEUs, e o DP World Santos para 2,1 milhões de TEUs. Em Santa Catarina, Itapoá e Portonave passam por adequações. O mesmo ocorre no Porto de Rio Grande (RS). Mas não basta ficar correndo atrás do prejuízo.

Se este é o cenário nacional, é preciso prestar atenção na Baía de Todos os Santos (BTS), cujo complexo portuário passou por diversas ampliações recentes, mas que não resistem ao incremento geral da demanda. É o que se vê, por exemplo, ante a chegada da BYD, cujo projeto prevê a produção de 600 mil veículos/ano. A BTS não tem porto para absorver a movimentação marítima que daí decorrerá.

Devendo operar com contêineres e ro-ro, estranha-se que ainda não haja qualquer manifestação da empresa acerca desta questão, o que não impede a conjectura sobre cenários possíveis. Certo é que a atual ampliação, em andamento, do Tecon-Salvador, para um milhão de TEUs por ano, estará com sua capacidade absorvida por outras cargas, já em 2028, quando ficará concluída.

Pelo menos quatro alternativas – todas não excludentes – se oferecem, liminarmente, para expandir a capacidade portuária na Baía de Todos os Santos.

A expansão do pátio do Tecon-Salvador torna-se imperiosa como solução emergencial, requerendo a ampliação da zona portuária, no bairro do Comércio. Ainda que não se conheçam os planos da MSC – que recentemente adquiriu o controle acionário da Wilson Sons, arrendatária da área – esta é uma providência indispensável para assegurar a continuidade das operações portuárias na região metropolitana, ante uma já contratada explosão da demanda.

Outra opção, também de natureza incremental, é o aproveitamento do Terminal Miguel de Oliveira, antigo “Porto da Ford”, insuficiente para atender à demanda da BYD, mas passível de ampliação por adensamento de áreas às margens da Baía de Aratu, situada no interior da BTS.

As outras duas são alternativas transformadoras, envolvendo a implantação de novos portos greenfield, ambos de caráter multipropósito, o primeiro na Ponta da Sacopa, no próprio município de Salvador, envolvendo ou não o Terminal Itapuã (antigo terminal da Usiba). Será um porto offshore, mas no interior da BTS.

O segundo tem como referência a Ponta do Dourado, em Salinas da Margarida, em cujas proximidades se encontram os estaleiros São Roque e Enseada. Esta alternativa acresce o potencial de alavancar importante dinâmica desenvolvimentista no Recôncavo Sul, comportando nova zona industrial, zona de processamento de exportações (ZPE), terminais especializados, acesso ferroviário e grande capacidade operacional.

Devido às suas excepcionais condições naturais – localização geográfica, águas abrigadas e tranquilas, adequadas condições meteorológicas, profundidade natural, baixo nível de assoreamento – a BTS apresenta clara vocação para desempenhar papel estratégico no cenário internacional, como um hub-port de relevante importância no Atlântico Sul.

Com 300 km de contorno litorâneo, a Baía de Todos os Santos quer novos portos.

*Waldeck Ornélas é especialista em Planejamento Urbano-regional e autor dos livros “Cidades e Municípios: gestão e planejamento” e “Bahia Urgências do Presente”. Ele escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados sempre às segundas-feiras.*

**É PRECISO PRESTAR ATENÇÃO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS (BTS), CUJO COMPLEXO PORTUÁRIO PASSOU POR DIVERSAS AMPLIAÇÕES RECENTES, MAS QUE NÃO RESISTEM AO INCREMENTO GERAL DA DEMANDA**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 11/05/2026

## TRANSPORTES – FERROVIAS - GOVERNO PROJETA R\$ 656 BILHÕES PARA NOVA CARTEIRA FERROVIÁRIA

Plano apresentado pela ANTT prevê oito leilões, reformulação das concessões e expansão de corredores considerados prioritários para o escoamento de cargas

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



**O conjunto de projetos foi detalhado pela ANTT durante o 1º Fórum Ferroviário de Minas Gerais, em que também foram apresentados os empreendimentos previstos para o estado**

Com previsão de realizar oito leilões ferroviários, o governo federal estima mobilizar até R\$ 656 bilhões em projetos voltados à expansão da infraestrutura sobre trilhos no país. A carteira

apresentada pelo Ministério dos Transportes inclui desde novos corredores logísticos até a reestruturação de trechos considerados estratégicos para o escoamento de cargas. Desse total projetado, cerca de R\$ 140 bilhões correspondem a investimentos diretos nas ferrovias.

O conjunto de projetos foi detalhado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) durante o 1º Fórum Ferroviário de Minas Gerais, evento em que também foram apresentados os empreendimentos previstos para o estado mineiro. Segundo a agência, Minas Gerais deve concentrar aproximadamente R\$ 38 bilhões em investimentos ao longo dos próximos 30 anos.

A relação de projetos reúne iniciativas distribuídas em diferentes regiões do país. Entre elas estão a Ferrogrão, concebida para ampliar a capacidade de transporte da produção agrícola do Centro-Oeste; o Corredor Leste-Oeste; o Corredor Minas-Rio; a Malha Oeste; e o Anel Ferroviário do Sudeste. A carteira ainda contempla a continuidade da expansão da Ferrovia Norte-Sul rumo à região Norte e projetos ligados aos corredores Paraná-Santa Catarina, Rio Grande e Mercosul.



Além da apresentação dos empreendimentos, o fórum também serviu para detalhar a reformulação que o governo pretende implementar na política de concessões ferroviárias. O diretor da ANTT Alessandro Baumgartner afirmou que o Ministério dos Transportes trabalha em uma Política Nacional de Outorgas Ferroviárias baseada em modelos contratuais mais flexíveis, desenhados conforme as características de cada projeto.

A avaliação do governo é de que parte dos empreendimentos previstos possui grau elevado de complexidade financeira, ambiental e operacional, o que exigiria estruturas diferentes das adotadas tradicionalmente nas concessões ferroviárias. Por isso, a proposta prevê adaptações nos contratos de acordo com fatores como demanda projetada, necessidade de capital intensivo, prazo de implantação e riscos associados às obras.

Dentro dessa revisão, a ANTT informou que haverá mudanças na distribuição de responsabilidades entre concessionárias e poder concedente. O objetivo é criar mecanismos específicos para lidar com riscos relacionados à construção das ferrovias, desapropriações, licenciamento ambiental e condições geológicas encontradas ao longo dos traçados.

Uma das alternativas previstas é a adoção do modelo de Viability Gap Funding (VGF), instrumento utilizado para complementar financeiramente projetos cuja receita estimada não seria suficiente para garantir retorno econômico ao investidor privado. A proposta também prevê a utilização de contas vinculadas para liberar recursos conforme a execução das etapas das obras.

### **Equilíbrio**

Segundo a agência, a modelagem em estudo inclui ainda instrumentos voltados ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, com possibilidade de participação da União em determinadas situações. O pacote financeiro apresentado pelo governo contempla também emissão de debêntures incentivadas e receitas complementares vinculadas aos empreendimentos ferroviários.

Entre essas receitas adicionais está a exploração imobiliária de áreas localizadas próximas aos corredores ferroviários, alternativa apontada como forma de ampliar a atratividade econômica dos projetos de longo prazo.

A política ferroviária apresentada pela ANTT também incorpora medidas relacionadas ao licenciamento ambiental. Uma das possibilidades em análise é permitir que o próprio poder público execute etapas preliminares do processo ambiental antes da concessão dos empreendimentos, incluindo a obtenção da licença prévia.

Outro ponto destacado durante o fórum foi a busca por maior integração operacional da malha ferroviária nacional. O modelo discutido prevê interoperabilidade entre diferentes concessionárias, compartilhamento de material rodante e medidas destinadas a ampliar a eficiência logística da rede.

Representantes da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG) ressaltaram o peso da infraestrutura ferroviária mineira dentro do sistema nacional de transporte de cargas. De acordo com os dados apresentados no evento, o estado possui cerca de 5 mil quilômetros de ferrovias, o equivalente a aproximadamente 17% da malha ferroviária brasileira.

Entre os projetos associados ao estado, o Corredor Minas-Rio foi apontado como uma das iniciativas voltadas à ampliação da conexão ferroviária com áreas portuárias e ao fortalecimento das rotas de escoamento para cargas minerais, industriais e do agronegócio.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

### **LOGÍSTICA - AZUL MUDA MARCA E AMPLIA OPERAÇÃO EM LOGÍSTICA**

Além de mudar a marca, empresa anuncia programa com novas aeronaves dedicadas a carga e ampliação de rotas no Brasil e no exterior

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



***A mudança de marca e de posicionamento foi atribuída, pela direção da unidade, à avaliação de que a operação de cargas poderia ir além do transporte aéreo.***

A Azul Linhas Aéreas anunciou que sua divisão de cargas deixará de operar sob a marca Azul Cargo e passará a se chamar Azul Logística, em uma mudança que amplia o escopo da unidade para soluções multimodais. Segundo a companhia, a proposta é integrar operações nos modais aéreo, rodoviário e marítimo e oferecer serviços logísticos completos,

incluindo etapas de primeira, segunda e última milhas.

A empresa informou que a nova estrutura pretende triplicar a capacidade dedicada da operação até o fim de 2027. Hoje, a unidade opera com duas aeronaves cargueiras Airbus A321P2F/A321F (modelo convertido de passageiros para cargueiro) e planeja chegar a seis unidades dedicadas. A programação divulgada prevê a incorporação de duas aeronaves em 2026 — uma em outubro e outra em dezembro — e outras duas ao longo de 2027.

Além da frota cargueira dedicada, a operação continuará utilizando capacidade disponível nos porões da frota de passageiros da Azul, composta por mais de 200 aeronaves. A companhia citou, entre os modelos utilizados na malha, Airbus A320 e A330, Embraer E2, ATR e Cessna Grand Caravan, apontando que a diversidade de aeronaves amplia a flexibilidade para diferentes perfis de carga e rotas.

A Azul afirmou que a Azul Logística passará a atender mais de 5.100 cidades brasileiras, cobrindo cerca de 96% do território nacional, e manterá atuação internacional em 47 países. De acordo com os dados apresentados pela empresa, em 2025 a unidade movimentou aproximadamente 21,6 milhões de volumes.

A mudança de marca e de posicionamento foi atribuída, pela direção da unidade, à avaliação de que a operação de cargas poderia ir além do transporte aéreo. “A Azul Logística nasce desse olhar para dentro, com a proposta de integrar soluções e atender cada cliente de forma mais completa, combinando diferentes formas de transporte de acordo com a necessidade de cada operação”, afirmou Izabel Reis, diretora da Azul Logística.

Com a reformulação, a empresa informou que pretende ampliar o atendimento a segmentos como pequenas e médias empresas, agronegócio, saúde, indústria, comércio eletrônico e operações associadas a encomendas expressas, cargas paletizadas, serviços porta a porta e distribuição para o e-commerce. A companhia também informou que mantém mais de 350 lojas no Brasil e no exterior vinculadas à operação logística.

A estratégia anunciada inclui o reforço da presença internacional e expansão de rotas na América do Sul. A Azul citou o anúncio de uma nova rota para Lima, no Peru, e informou que ampliou frequências em mercados como Argentina e Chile. No Brasil, a empresa mencionou novas operações logísticas com voos regulares para Porto Velho (RO), como parte do plano de capilaridade.

Em uma apresentação sobre a reestruturação da companhia, Daniel Bicudo, vice-presidente comercial e de negócios da Azul, relacionou a ampliação da logística a uma fase de reorganização financeira e operacional após a saída do Chapter 11 nos Estados Unidos, concluída em fevereiro de 2026, segundo a empresa. O executivo afirmou que o grupo projeta alcançar R\$ 27 bilhões em vendas em 2026 e disse que a unidade de cargas “vem ganhando complexidade e densidade” em ritmo acima do esperado.



Ainda na mesma apresentação, Bicudo afirmou que a companhia revisou ou cancelou mais de 1.200 contratos durante o processo de reorganização e reestruturou rotinas e áreas administrativas relacionadas a finanças, contas a pagar, tesouraria, centros de custo e gestão operacional. Ele também citou medidas operacionais voltadas à redução de despesas, incluindo simplificações em itens de bordo, e disse que a empresa iniciou a retirada de aeronaves mais antigas e menos eficientes no consumo de combustível.

Sobre custos, Bicudo afirmou que o querosene de aviação representa cerca de 60% das despesas da companhia e citou um cenário de pressão sobre o setor aéreo, associado a tensões geopolíticas no Oriente Médio e ao estreito de Ormuz. “Nossa estratégia é elevar tarifas gradativamente, acompanhando o comportamento das outras companhias. Um dia é a Azul que sobe, outro dia a Gol, depois a Latam acompanha. Não é sustentável operar de outra forma”, afirmou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

### **LOGÍSTICA - JADLOG INVESTE MAIS DE R\$ 200 MILHÕES EM HUB EM SÃO PAULO**

Retroárea Penedo entra em operação em maio e eleva em até 40% a capacidade de estocagem de contêineres no Complexo Portuário de Vitória

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

***O hub possui 87 docas, cerca de 2 mil metros quadrados destinados a mezanino de escritórios e outros 5 mil metros quadrados reservados para áreas de apoio operacional***

A Jadlog inaugurou em São Paulo um novo hub logístico voltado à ampliação de sua capacidade operacional no transporte de encomendas. A unidade recebeu investimento superior a R\$ 200 milhões, o maior já realizado pela empresa desde sua fundação, e foi projetada para dobrar o volume de processamento da companhia.

O empreendimento reúne sistemas automatizados de triagem, equipamentos de leitura inteligente e ferramentas baseadas em Inteligência Artificial (IA), utilizadas em diferentes etapas da operação logística. A estrutura passa a funcionar como um dos principais centros de distribuição da empresa no país.

Instalado em uma área de aproximadamente 20 mil metros quadrados, o hub possui 87 docas, cerca de 2 mil metros quadrados destinados a mezanino de escritórios e outros 5 mil metros quadrados reservados para áreas de apoio operacional.

Segundo a Jadlog, o projeto foi desenvolvido para atender ao crescimento registrado pela companhia nos últimos anos, especialmente após a entrada do grupo Geopost em sua estrutura societária. De acordo com o CEO da empresa, Bruno Tortorello, o volume movimentado pela companhia cresceu dez vezes desde a aquisição da Jadlog pelo grupo europeu, iniciada em 2016 e concluída integralmente em 2021.

Entre os principais equipamentos instalados na unidade está um sorter com 310 metros de extensão, sistema automatizado utilizado para separação e direcionamento de encomendas dentro do fluxo operacional. O equipamento foi projetado para processar até 18 mil volumes por hora e operar com cargas de até 35 quilos.

A empresa informou que o sistema permitirá ampliar significativamente a produtividade da operação, além de reduzir falhas no processo de triagem e diminuir retrabalhos. O equipamento utiliza leitura automatizada de volumes e integração com os sistemas internos de gerenciamento logístico da companhia.

Segundo Tortorello, o novo sistema de esteiras e classificação automatizada deverá elevar o número de encomendas processadas por hora para um patamar equivalente ao dobro da capacidade operacional anterior da empresa.



A companhia informou ainda que a automação foi desenvolvida para reduzir gargalos operacionais, aumentar a regularidade do fluxo interno e ampliar a previsibilidade das operações em períodos de maior demanda, como datas promocionais do varejo e eventos de grande volume para o comércio eletrônico, entre eles a Black Friday.

A nova unidade passa a incorporar tecnologias de leitura automática de códigos, scanners de alta velocidade e soluções de visão computacional voltadas à identificação e separação de volumes. Segundo a empresa, os sistemas permitem elevar a precisão operacional e acelerar o processamento das encomendas.

Ferramentas de digitalização e Inteligência Artificial também serão utilizadas para análise de dados operacionais, balanceamento de fluxo, previsão de demanda e apoio à tomada de decisões relacionadas à operação logística.

O hub opera ainda com sistemas de gerenciamento de armazéns (WMS) integrados às plataformas corporativas da Jadlog. De acordo com a empresa, o sistema permite monitoramento em tempo real das operações, rastreabilidade das cargas e acompanhamento contínuo do fluxo interno de movimentação.

### **Eficiência**

A companhia afirma que a nova estrutura deverá contribuir para redução dos prazos de entrega nas operações B2C e B2B, principalmente pela aceleração das etapas de triagem e despacho das encomendas.

Além da automação logística, o empreendimento incorpora medidas voltadas à eficiência energética e à redução de impactos ambientais. Segundo a empresa, o hub foi desenvolvido dentro das diretrizes de sustentabilidade adotadas pela Geopost, controladora da Jadlog.

A unidade possui iluminação em LED de alta eficiência, sistemas automatizados de controle de consumo energético e equipamentos projetados para reduzir gasto de energia. O projeto também prevê estrutura preparada para apoiar gradualmente a expansão da frota elétrica utilizada pela empresa.

Na área ambiental, a operação contará com programas voltados à segregação de resíduos, reciclagem de materiais, reaproveitamento de embalagens e redução do uso de plástico.

O projeto inclui ainda sistemas destinados ao uso racional da água, com dispositivos de redução de consumo e mecanismos de reaproveitamento hídrico. Segundo a empresa, o empreendimento deverá receber certificação LEED nível prata.

Fundada há mais de 20 anos, a Jadlog atua no transporte de cargas expressas fracionadas e possui operação voltada principalmente ao comércio eletrônico e ao mercado corporativo. A empresa mantém mais de 500 franquias distribuídas pelas capitais, Distrito Federal e principais cidades brasileiras.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

## **OPINIÃO - GESTÃO - OS TELÔMEROS DO PODER**



### **HUDSON CARVALHO**

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

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

O que a biologia tem a ver com as organizações que pretendem durar para sempre?

“A época de consertar o telhado é quando ainda há sol brilhando.”



John F. Kennedy.

Em 2009, Elizabeth Blackburn – embora bióloga por formação – recebeu o Prêmio Nobel de Medicina por demonstrar que os telômeros — estruturas localizadas nas extremidades dos cromossomos — funcionam como mecanismos de proteção contra o desgaste cumulativo das células. A cada divisão, parte do material genético se perde. Na prática, cada vez que a célula se divide, o telômero fica mais curto, a célula perde capacidade de se dividir. Envelhece, e nós, junto com ela.

Esse não é o único fator a contribuir com o envelhecimento. Há muito mais envolvido, porém, os demais fatores são influenciados por nossa capacidade de trabalhar antecipadamente sobre eles, antes que nos influenciem negativamente. A alimentação, o estilo de vida etc. Por isso usei a frase de Kennedy para endereçar o raciocínio que quero desenvolver com você.

Há uma sofisticação estratégica nessa frase que vai além do óbvio, que trata de prevenção, de responsabilidade antecipada. Com nosso próprio organismo, mas também com o “organismo” que mantém vivas as empresas. Nesse campo, estamos falando de lideranças que entendem que sistemas se deterioram mesmo quando aparentemente funcionam bem.

Consertar o telhado sob tempestade é caro, improvisado e arriscado. Sob céu azul, é decisão do gestor que sabe o que faz.

Quando a proteção oferecida pelo telômero se encurta além de um limite crítico, a célula não entra em colapso imediato. Ela continua funcionando. Mais ou menos, como todo sistema complexo que opera em ciclos sucessivos, sofre desgaste incremental. Organizações não são diferentes. Países também não.

Empresas consomem reputação, disciplina de capital, qualidade decisória e coesão cultural a cada ciclo de expansão, fusão, crise ou transição de liderança. Quando não existem mecanismos de regeneração institucional, o crescimento passa a acelerar o desgaste.

EBITDA positivo é ótimo indicador, mas não mede integridade estrutural. A própria expansão do negócio – por si só – não é sinônimo de vitalidade.

Nas organizações, o equivalente institucional dos telômeros são os mecanismos que protegem a capacidade futura de decidir bem: previsibilidade regulatória, segurança jurídica, estabilidade macroeconômica, profissionalização e continuidade.

Sem esses elementos, cada ciclo político ou econômico consome parte do capital institucional acumulado.

O mercado não reage a discursos, mas sim à consistência entre discurso e ações. O custo de capital é sensível à estabilidade das regras do jogo. Projetos de infraestrutura, mineração, energia, portos e aeroportos operam com horizontes de 20, 30 ou 40 anos. Nenhum investidor sério aloca recursos de longo ciclo em ambientes onde fundamentos oscilam a cada mandato. Redução de horizonte significa envelhecimento institucional.

Da mesma forma, países maduros devem preservar seus eixos estratégicos independentemente da alternância democrática de poder que possa haver. Mudam prioridades operacionais, não os fundamentos estruturais. Infraestrutura deve ser agenda de Estado.

O Brasil construiu ativos relevantes. Expandiu capacidade produtiva, consolidou cadeias estratégicas, ampliou protagonismo em setores essenciais à nova economia global. Positivo, mas a evolução da estrutura institucional e a sociedade precisam acompanhar o crescimento dos ativos físicos.

A profissionalização do aparato estatal, a autonomia técnica de agências reguladoras e a coerência normativa são condições mínimas para que o País ofereça previsibilidade. Sem isso, o horizonte encurta e o capital busca ambientes mais estáveis.

O Brasil possui vantagens objetivas na transição energética, na segurança alimentar e na oferta de minerais críticos. Mas potencial, apenas, não consolida o “destino”, se ele existir. O que converte potencial em liderança de mercado é disciplina institucional.

A analogia é direta com organismos que sobrevivem porque protegem suas extremidades.

O País pode continuar operando, produzindo e crescendo, mas se permitir o encurtamento progressivo de seus mecanismos institucionais de proteção, comprometerá sua capacidade de sustentar ciclos longos de prosperidade e relevância internacional.

A decisão que se impõe à liderança dos setores econômicos nacionais e dos sucessivos governos é um trabalho que transcende gerações.

Queremos administrar o presente ou estruturar o futuro?

Telômeros não aparecem nas manchetes. Mas determinam a longevidade do organismo.

Governança, previsibilidade e continuidade estratégica também não produzem aplausos imediatos. Porém decidirão se o Brasil será protagonista nas próximas décadas ou mero espectador de uma nova reorganização global.

O sol ainda está brilhando.

A pergunta inadiável é: Vamos esperar a tempestade...ou vamos fortalecer o telhado enquanto há tempo?

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

**O BRASIL POSSUI VANTAGENS OBJETIVAS NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, NA SEGURANÇA ALIMENTAR E NA OFERTA DE MINERAIS CRÍTICOS. MAS POTENCIAL, APENAS, NÃO CONSOLIDA O “DESTINO”, SE ELE EXISTIR. O QUE CONVERTE POTENCIAL EM LIDERANÇA DE MERCADO É DISCIPLINA INSTITUCIONAL**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 11/05/2026

## INTERNACIONAL - TRUMP CHAMA RESPOSTA DO IRÃ À PROPOSTA DOS EUA DE ‘TOTALMENTE INACEITÁVEL’

Presidente reagiu à resposta iraniana para a proposta norte-americana de cessar-fogo

**Do Estadão Conteúdo**



**O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, se manifestou sobre a proposta dos representantes do Irã na plataforma Truth Social, chamando de “totalmente inaceitável”**

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, classificou como “totalmente inaceitável” a resposta enviada pelo Irã à proposta americana de cessar-fogo e negociação apresentada por Washington em meio à escalada de tensão no Oriente Médio.

Acabei de ler a resposta dos chamados ‘representantes’ do Irã. Não gostei – TOTALMENTE INACEITÁVEL!”, escreveu Trump em publicação na plataforma Truth Social



A declaração marca um endurecimento do discurso da Casa Branca após dias de expectativa sobre a posição iraniana diante da proposta dos EUA, encaminhada com mediação do Paquistão.

Segundo o The Wall Street Journal, Teerã rejeitou pontos centrais defendidos por Washington, especialmente ligados ao programa nuclear e ao desenvolvimento de mísseis balísticos.

A agência iraniana Tasnim informou que a proposta do Irã prevê a suspensão das sanções dos EUA sobre as vendas de petróleo iraniano por 30 dias e o texto proposto pelo Irã destaca a necessidade de encerrar o bloqueio naval após a assinatura de um acordo preliminar.

### “Fazer jogos”

O presidente Donald Trump acusou o Irã de “estar fazendo jogos”, em seu primeiro comentário público desde que Teerã respondeu à proposta norte-americana de cessar-fogo.

“O Irã vem brincando com os Estados Unidos e com o resto do mundo há 47 anos”, escreveu o presidente na Truth Social. “Eles não estarão mais rindo!”, afirmou Trump.

O chefe da Casa Branca ainda criticou as negociações dos ex-presidentes democratas Barack Obama e Joe Biden em relação ao Irã.

Segundo ele, Obama abandonou Israel e todos os outros aliados no Golfo Pérsico, dando ao Irã uma “nova e poderosa chance de sobrevivência”.

Trump diz que EUA precisariam de apenas 2 semanas para eliminar alvos restantes do Irã. Em entrevista exibida neste domingo, 10, disse que levaria apenas duas semanas para atacar “cada um dos alvos” restantes no Irã, e acrescentou que a república islâmica já está “militarmente derrotada”.

### Estreito de Ormuz

O presidente da França, Emmanuel Macron, afirmou neste domingo, 10, que Paris “nunca considerou” enviar forças navais ao Estreito de Ormuz, defendendo em vez disso uma abordagem coordenada de segurança que incluía o Irã.

“Nunca houve qualquer questão sobre um envio militar, mas estamos prontos”, afirmou Macron em coletiva de imprensa em Nairóbi, no Quênia.

Macron ainda disse que a França se opõe a qualquer bloqueio na hidrovia, independentemente de ser imposto pelos Estados Unidos ou pelo Irã, e rejeita a cobrança de pedágios na região para garantir a liberdade de navegação.

Ele acrescentou que a França ajudou a construir uma missão ad hoc junto com o Reino Unido, reunindo cerca de 50 países e organizações internacionais para apoiar a segurança marítima.

“Construímos uma missão, junto com os britânicos, que reuniu 50 países e organizações internacionais para possibilitar, em coordenação com o Irã e por meio da redução de tensões com todos os países da região e os Estados Unidos, assegurar, assim que as condições permitirem, a retomada do tráfego marítimo”, disse Macron.

Mais cedo, o vice-ministro das Relações Exteriores do Irã, Kazem Gharibabadi, disse que navios de guerra franceses e britânicos no Estreito de Ormuz, potencialmente apoiando ações ilegais dos EUA, enfrentarão uma resposta. Segundo ele, o envio de navios de guerra próximos ao Estreito de Ormuz sob o pretexto de “proteger a navegação” aumenta a crise.

### Urânio

O primeiro-ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, afirmou que a guerra contra o Irã “não acabou”, apesar do cessar-fogo vigente desde o início de abril. O líder de Israel disse que o urânio altamente enriquecido precisa ser retirado do Irã e que as instalações de enriquecimento nuclear do país devem ser desmanteladas.

“Agora, degradamos grande parte disso”, afirmou Netanyahu à CBS News, referindo-se às capacidades nucleares do Irã, assim como às forças aliadas iranianas em outros países e à capacidade de fabricação de mísseis. “Mas tudo isso ainda existe, e há trabalho a ser feito.”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

## INTERNACIONAL - EUA ADMITEM SUSPENDER IMPOSTO SOBRE COMBUSTÍVEIS

Secretário de Energia avalia todas as possibilidades para conter alta dos preços

**Da Agência Brasil**



**A média nacional da gasolina chegou a US\$ 4,52 por galão neste domingo, segundo dados da associação norte-americana AAA, acumulando alta superior a 50% desde o início do conflito**

O secretário de Energia dos EUA, Chris Wright, afirmou neste domingo, 10, que o governo Trump está “aberto a todas as alternativas” para conter a alta dos preços de combustíveis, incluindo uma eventual suspensão do imposto federal sobre a gasolina.

“Todas as medidas que possam reduzir o preço nas bombas e aliviar os custos para os americanos têm o apoio desta administração”, declarou Wright em entrevista à NBC News.

A média nacional da gasolina chegou a US\$ 4,52 por galão neste domingo, segundo dados da associação norte-americana AAA, acumulando alta superior a 50% desde o início do conflito com o Irã.

Questionado sobre a possibilidade de suspender o imposto federal sobre combustíveis, atualmente em cerca de US\$ 0,18 por galão, Wright disse que a Casa Branca avalia todas as possibilidades, embora tenha ressaltado que “toda decisão envolve compensações”.

O secretário evitou projetar se os preços podem atingir US\$ 5 por galão, tema que ganhou peso político em meio ao ano eleitoral legislativo nos Estados Unidos. “Não posso prever os preços da energia no curto ou médio prazo, mas o que estamos fazendo é encerrar um conflito de 47 anos travado pelo Irã”, afirmou.

Wright também destacou a posição energética dos Estados Unidos, citando a forte produção doméstica de petróleo e gás natural.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/05/2026**

## PORTUGAL - PORTUGAL DÁ MAIS UM PASSO PARA RESTRINGIR A ENTRADA DE IMIGRANTES E ATINGE ESTUDANTES

Estrangeiro que quiser fazer curso profissionalizante em Portugal terá de pedir visto nos consulados portugueses. Há os que entram como turistas no país, se matriculam nos cursos e pedem residência

**Por Vicente Nunes Do Público Brasil**



### **Conselho de Ministros, presidido por António Leitão Amaro, apresenta proposta de lei para que restringir as matrículas de estrangeiros em cursos profissionalizantes**

Dentro da política de restringir a entrada de imigrantes em Portugal, o Conselho de Ministros aprovou, nesta quinta-feira, 7 de maio, uma proposta de lei que muda as regras para estrangeiros que entram no país como turistas e se matriculam em cursos profissionalizantes para requererem a autorização de residência no país.

Segundo comunicado feito pelo Conselho de Ministros, presidido pelo ministro António Leitão Amaro, pela proposta de lei, aqueles que quiserem se matricular em cursos profissionalizantes em Portugal terão de pedir vistos previamente nos consulados portugueses espalhados pelo mundo. Diz o comunicado: “o diploma altera o regime de acesso a autorizações de residência para estudo, exigindo-se a emissão de um visto consular prévio para esse efeito”.

Ao PÚBLICO Brasil, um técnico do Governo explicou que a proposta de lei, que será encaminhada à Assembleia da República, é uma reação ao grande número de pedidos de residência em Portugal por meio dos cursos profissionalizantes, o que foi “interpretado como uma brecha na lei”.

No Governo, inclusive, esse tipo de pedido vinha sendo chamado de “manifestação de interesse 2.0”, numa alusão ao instrumento que vigorou até junho de 2024 e permitia aos estrangeiros que entrassem em Portugal como turistas pedirem a residência sem grandes burocracias.



MERCADO CAFÉ - EMPRESAS  
COFFEE MARKET - COMPANIES

Demanda: o futuro do uso da cafeína como bebida e outras maneiras de consumo  
Demand: the future of caffeine usage as a beverage and other ways of consumption

PERGUNTAS FREQUENTES

**UMA GRANDE OPORTUNIDADE PARA AMPLIAR SEU NETWORK E DISCUTIR TENDÊNCIAS**

**CAFÉ SANTOS 2026**

O MAIOR E MAIS TRADICIONAL EVENTO DO SETOR CAFFEEIRO CHEGA A SUA 25ª EDIÇÃO. GARANTA JÁ SUA VAGA!

**19 A 21 DE MAIO**  
[seminariocafesantos.com.br](http://seminariocafesantos.com.br)

Logos of sponsors: AIMA, UFLA, SC, Brasil, StoneX, etc.

### **Travas à imigração**

Portugal vem colocando travas nas portas da imigração há dois anos. Primeiro, acabou com a manifestação de interesse. Depois, promoveu mudanças importantes na Lei de Estrangeiros, as quais entraram em vigor em outubro do ano passado. As propostas do Governo só conseguiram virar lei com o apoio da extrema-direita.

Mais recentemente, o presidente da República, António José Seguro, sancionou as alterações na Lei da Nacionalidade. Agora, os cidadãos da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) que quiserem pedir a cidadania lusa deverão comprovar sete anos de residência em Portugal, prazo contado a partir do momento em que for concedida a autorização de moradia no país pela Agência para a Integração, Migrações e Asilo (AIMA). O prazo anterior era de cinco anos. Para os imigrantes de outras nacionalidades, a exigência dobrou, de cinco para 10 anos.

Portugal, pelos últimos dados divulgados pela AIMA, referentes a dezembro de 2024, tem pouco mais de 1,5 milhão de imigrantes vivendo legalmente em seu território. Desses, quase 500 mil são brasileiros. O aperto na legislação

acompanhou o crescimento da intolerância a cidadãos de outros países que escolheram morar, trabalhar e estudar em Portugal.

Esta reportagem integra uma série de matérias do jornal Público, de sua editoria Público Brasil, publicado pela Rede BE News, a partir da parceria firmada entre os dois veículos. São reportagens destacando as novidades e os desafios dos imigrantes brasileiros em terras lusitanas ou, nas palavras da equipe do Público Brasil, “histórias e notícias para a comunidade brasileira que vive ou quer viver em Portugal”.



Apoie o jornalismo do Público. Para ler o artigo completo, junte-se à nossa comunidade de leitores. Saiba mais em <https://www.publico.pt/assinaturas>

Todos os conteúdos do PÚBLICO são protegidos por Direitos de Autor ao abrigo da legislação portuguesa, conforme os Termos e Condições

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 11/05/2026

## MINERAÇÃO - BRASILEIRA LIDERA CONSTRUÇÃO DE CÓDIGO PARA MINERAÇÃO EM ALTO-MAR

Letícia Carvalho comanda Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos  
*Da Agência Brasil*



### ***A secretária-geral Letícia Carvalho está no Brasil para a 31ª sessão da ISA***

Com sede em Kingston, na Jamaica, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISA, na sigla em inglês) é uma instância da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável por gerir os recursos minerais do fundo do mar para além da jurisdição nacional, em uma área que abrange 54% dos oceanos.

Comandado pela oceanógrafa brasileira Letícia Carvalho desde 2025, o organismo está empenhado na conclusão de um código para mineração em águas profundas. Trata-se de um conjunto de regras internacionais para permitir a extração de recursos no leito dos oceanos de forma sustentável.

**APÓS MAIS DE DEZ ANOS DE DIÁLOGOS E TRABALHOS NA CONSTRUÇÃO DE UM CONSENSO PARA O DOCUMENTO FINAL, OS 171 MEMBROS MAIS A UNIÃO EUROPEIA – SÃO SIGNATÁRIOS DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR –, SE REUNIRÃO EM JUNHO E JULHO PARA A SEGUNDA ETAPA DA 31ª SESSÃO DA ISA COM O OBJETIVO DE CONCLUIR O CÓDIGO.**

Após mais de dez anos de diálogos e trabalhos na construção de um consenso para o documento final, os 171 membros mais a União Europeia – são signatários da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar –, se reunirão em junho e julho para a segunda etapa da 31ª Sessão da ISA com o objetivo de concluir o código.

No Brasil, durante a primeira visita oficial como secretária-geral da ISA, Letícia Carvalho falou com exclusividade à Agência Brasil sobre o andamento dos trabalhos de construção do Código de Mineração e sobre a experiência de ser a primeira mulher, cientista e latino-americana a ocupar o cargo.

Confira os principais trechos da entrevista:



Agência Brasil: A ISA tem trabalhado na construção de um Código para Mineração do Fundo do Mar. em qual estágio está a preparação desse documento?

Letícia Carvalho: Esse é um trabalho longo e, como todo trabalho multilateral, ele exige consenso. Por isso, já são mais de dez anos de negociação. A ISA tem, durante 30 anos de sua existência, um arcabouço normativo muito consolidado para a parte de prospecção e exploração [extração] de recursos minerais.

Isso significa, que desenvolvemos estudos que visam entender a viabilidade dessa mineração no sentido custo-benefício econômico, mas também o entendimento do ecossistema marinho como um todo e, sobretudo, as necessidades obrigatórias no âmbito da Autoridade Internacional de proteção desses ecossistemas onde esses domínios minerais acontecem.

Atualmente, a ISA encontra-se dedicada a cumprir a última etapa desse processo regulatório, que é mais importante, porque ela irá adotar o Código de Mineração, ou seja, passaremos de uma etapa crucial de pesquisa, geração de conhecimento, ciência, acúmulo de dados, para uma etapa de exploração e uso comercial.

Chegaremos, então à escala comercial dessa mineração tão esperada por tantas indústrias, como a de segurança, transição energética, como mais uma fonte desses recursos, sobretudo, para países que não têm acesso ou não dispõem de minerais críticos em seus territórios.

Eu tenho grandes esperanças que os países virão reunidos na próxima sessão da ISA e até o final desse ano, imbuídos de uma grande vantagem política em adotar o Código de Mineração ao mais tardar, se não ao final desse ano, ao início do ano que vem.

Agência Brasil: Qual a importância dessa regulação?

Letícia Carvalho: O código é um elemento fundamental para a plena atuação da autoridade internacional como órgão regulador multilateral. Sem ele, ficamos sem a capacidade de regular e governar todas as atividades inerentes à mineração comercial em fundos marinhos em alta profundidade.

As atividades minerais precisam acontecer de forma a não gerar danos descontrolados ou irreversíveis a esses ambientes sensíveis fora de jurisdição dos territórios nacionais, que representam um território de 54% dos oceanos, ou seja, toda a massa continental caberia duas ou três vezes dentro desse espaço se colocada conjuntamente.

É a última fronteira onde os seres humanos ainda não realizaram atividades comerciais até o momento e, por isso, há uma necessidade de auxiliar nos usos múltiplos de diferentes recursos nos oceanos. Compatibilizar usos pacíficos de desenvolvimento econômico, proteção ambiental e outros usos é realmente um dos fundamentos da governança oceânica.

Agência Brasil: Quando falamos de riquezas do fundo do mar estamos falando de quais tipos de recursos?

Letícia Carvalho: Há recursos pesqueiros, biodiversidade. Boa parte das comunicações fazem uso de cabos submarinos, transmitem a maior parte dos dados que hoje são compartilhados globalmente por cabos assentados no assoalho oceânico, onde também se encontram minerais.

Então, há uma grande importância da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos em atuar como reguladora e também conciliadora desses diferentes usos. Ou seja, a proteção ambiental vem intrínseca como uma obrigação.

Não é possível autorizar atividades de exploração comercial sem que seus contratantes ou investidores atuem de forma incisiva em proteção ambiental, em mitigação, e prevenção de riscos.

Há também uma grande necessidade de coordenação que a própria Autoridade realiza, buscando compartilhar trabalhos com outras entidades multilaterais, como a FAO, por exemplo, referente aos recursos pesqueiros ou com a Associação Internacional de Cabos Submarinos, no sentido de evitar conflitos e buscar sinergias.

Entre as diversas atividades que devem acontecer na área oceânica, desde a navegação na superfície, até as suas áreas mais profundas, onde estão os assoalhos oceânicos. E me refiro à profundidade de 2 mil metros até 11 mil metros abaixo do nível do mar.

Quando a gente fala de acordos e tratados multilaterais, existe o tratado de alto mar, que é o BBNJ. Eu queria saber por que o tema mineração ainda não entrou, ele não faz parte desse tratado, já que ele é sobre exatamente essas jurisdições além das nacionais.

Agência Brasil: Recentemente a ISA criou um biobanco. De que forma esse recurso contribui com os debates da mineração e do uso de outros recursos do fundo do mar?

Letícia Carvalho: O biobanco deriva de uma obrigação que existe na regulação da Autoridade em que aqueles interessados em minerar – governos, investidores privados – são obrigados a fazer pesquisa exploratória em situ [no local] e a conservar amostras de sedimento por até 15 anos.

Isso criou um instrumento que eu tenho uma grande satisfação e um grande orgulho, que é o maior banco de dados sobre os fundos marinhos e os assoalhos oceânicos existentes em todo o mundo: o Deep Data.

Com o BBNJ [Tratado de Alto-Mar], nós passamos por meio da nossa capacidade reguladora legalmente vinculante a obrigar que os contratantes colem não só amostras de sedimento, mas que também preservem a parte biológica que eventualmente venha nessas amostras sedimentares, unindo a possibilidade de obter conhecimento a partir do interesse da mineração.

Essas amostras, então, são alocadas dentro do recém-criado biobanco, em uma grande parceria que a Autoridade Internacional tem com o governo da Coreia.

Há um laboratório novo sendo criado, uma estrutura, porque a conservação de amostras de material biológico por 15 anos requer outros requerimentos, sobretudo refrigeração, laboratórios especializados.

Com isso, a Autoridade Internacional assinou, há dois anos, um grande projeto de construção de um laboratório específico, que será o repositório dessas amostras biológicas, já criando um elemento de colaboração com o BBNJ com a proteção da biodiversidade marinha no futuro.



**Oceanógrafa Letícia Carvalho é a primeira mulher e brasileira a comandar a Autoridade**

**“O CÓDIGO É UM ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA A PLENA ATUAÇÃO DA AUTORIDADE INTERNACIONAL COMO ÓRGÃO REGULADOR MULTILATERAL. SEM ELE, FICAMOS SEM A CAPACIDADE DE REGULAR E GOVERNAR TODAS AS ATIVIDADES INERENTES À MINERAÇÃO COMERCIAL EM FUNDOS MARINHOS EM ALTA PROFUNDIDADE.”**

Então, esse banco de dados será hospedado dentro de uma universidade coreana. As amostras já estão sendo coletadas pelos nossos contratantes e os dados biológicos deverão começar a ser enviados a partir do ano que vem, quando se

inaugura o laboratório.

Assim, teremos um novo repositório, que além de dados sedimentares, que a ISA já tem sob sua governança, dados biológicos de biodiversidade, com a responsabilidade de preservação às custas do

contratante por mais 15 anos. Ou seja, não utilizaremos dinheiros ou recursos de pagamento de impostos, mas sim dos próprios interessados na mineração.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/05/2026



### JORNAL O GLOBO – RJ

## FAST SHOP É MULTADA EM R\$ 1 BI POR FRAUDE NO ICMS; VALOR É O MAIOR DESDE A LEI ANTICORRUPÇÃO

Esquema de corrupção tributária no Fisco paulista foi descoberto pelo MP-SP, que deflagrou a Operação Ícaro, em agosto de 2025

Por Hyndara Freitas — São Paulo



**Mário Otávio Gomes, ex-diretor estatutário da Fast Shop — Foto: Reprodução/Divulgação**

A Fast Shop foi multada pelo governo de São Paulo em R\$ 1,04 bilhão por fraudes relacionadas aos créditos do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Essa foi a maior multa já registrada no país com base na Lei Anticorrupção, de 2013.

A autuação foi definida após a conclusão de um processo administrativo aberto no âmbito da Controladoria-Geral do Estado (CGE). No ano

passado, o Ministério Público de São Paulo (MP-SP) deflagrou uma operação que revelou um esquema de pagamentos de propina a auditores fiscais tributários da Fazenda paulista, que agiam de forma fraudulenta para beneficiar varejistas como a Fast Shop e a Ultrafarma.

Em setembro, sócios da Fast Shop firmaram um acordo de não persecução penal com o MP-SP, e em troca pagaram R\$ 100 milhões. Como parte do acordo, os investigados também se comprometeram a implantar um rigoroso programa de "compliance" na empresa.

No âmbito administrativo, porém, a CGE seguiu apurando o caso, e concluiu que a empresa cometeu "atos lesivos como oferta de vantagem indevida a agente público, obtenção de benefícios tributários indevidos e interferência em atividades de fiscalização e investigação da administração tributária estadual".

Em nota, a Fast Shop afirmou que o processo administrativo mencionado "ainda está em curso" e que "apresentará recurso nas instâncias administrativas cabíveis e, se necessário, também na esfera judicial, por entender que o valor aplicado é desproporcional e não observa critérios legais e precedentes relacionados aos mesmos fatos".

"A companhia ressalta que nenhuma penalidade deve desconsiderar medidas e sanções já adotadas em outras instâncias de apuração de forma que não exista penalização em duplicidade. A Fast Shop reitera, ainda, que colaborou e segue colaborando com as autoridades durante todo o processo e vem conduzindo um ciclo de renovação do negócio, com foco no fortalecimento da governança, da cultura de compliance e da eficiência operacional", acrescentou a empresa.

### Entenda o esquema

De acordo com as investigações, a Fast Shop contratou a empresa Smart Tax Consultoria e Auditoria Tributária, que era operada por Artur Gomes da Silva Neto, ex-auditor fiscal do Fisco paulista.

O esquema consistia em beneficiar as empresas de duas maneiras: ajudá-las a furar a fila para receber créditos tributários de ICMS, acelerando processos; e inflar o valor que a companhia tinha direito a receber. Nesse caso, ficou comprovado que a Fast Shop obteve créditos tributários indevidos de R\$ 1,04 bilhão, valor que foi lançado por Silva Neto.

Para garantir essa "prestação de serviços", eles recebiam pagamento de propina a título de consultoria prestada pela empresa Smart Tax, que estava registrada no nome da mãe de Silva Neto. O salto no patrimônio da empresa, que passou de R\$ 411 mil em 2021 para R\$ 2 bilhões em 2023 foi justamente o que despertou a atenção dos investigadores.

Ainda segundo o MP, o fiscal orientava membros da empresa em relação a pedidos de ressarcimento do ICMS, em regime de substituição tributária, compilava documentos para a empresa que deveriam ser enviados à Sefaz-SP, o que agilizava o processo e, em alguns casos, era o próprio agente público responsável por autorizar a concessão do crédito.

O crédito de ICMS é o valor que a empresa pode descontar do imposto a pagar sobre suas vendas. Ele leva em conta o ICMS que já foi pago em etapas anteriores da produção e pode ser usado para compensar outros débitos em operações da própria empresa. Já o chamado crédito acumulado das empresas, que precisa ser reconhecido pela secretaria de Fazenda estadual, pode ser vendido a terceiros e monetizado, mediante aprovação da Sefaz.

A obtenção de créditos acumulados de ICMS pelas empresas junto aos estados é um processo burocrático e normalmente demorado. Ele depende de muitos documentos entregues pelas empresas e da fiscalização das secretarias de Fazenda estaduais, o que pode levar anos.

Segundo o governo, o valor da multa aplicado contra a Fast Shop poderá ser usado para custear serviços públicos essenciais, como a construção de novas creches, novos hospitais ou compra de viaturas para a Polícia Militar e Polícia Civil.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/05/2026*

## TRUMP COGITA SUSPENSÃO TEMPORÁRIA DE IMPOSTO SOBRE GASOLINA DIANTE DA ALTA DOS COMBUSTÍVEIS

Senador deve apresentar proposta de subsídio, mas ainda não está claro se o corte teria impacto relevante nos preços

*Por Caitlin Reilly, Em Bloomberg*



***Preço médio da gasolina comum disparou no país desde que Estados Unidos e Israel atacaram o Irã em fevereiro, chegando a US\$ 4,52 por galão — Foto: Tasos Katopodis/Getty Images/AFP***

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, manifestou apoio a uma suspensão temporária do imposto federal sobre a gasolina para conter a alta dos preços nos postos, em meio ao avanço do petróleo provocado pela continuidade da guerra com o Irã. Caso a proposta avance, os EUA vão se juntar ao grupo de países que se mobilizam com medidas para amenizar

choques de preços.

Em entrevista por telefone à CBS News, Trump afirmou que gostaria de suspender "por um período de tempo" o imposto federal de 18,4 centavos de dólar por galão sobre a gasolina, embora ainda não esteja claro quanto desse corte chegaria efetivamente ao consumidor.

O preço médio da gasolina comum disparou no país desde que Estados Unidos e Israel atacaram o Irã em fevereiro, chegando a US\$ 4,52 por galão no domingo. O conflito afetou o transporte marítimo pelo Estreito de Ormuz — rota por onde passava cerca de um quinto do fluxo mundial de petróleo e gás natural liquefeito antes da guerra. Após a notícia, o senador republicano Josh Hawley, do Missouri, disse nesta segunda-feira que apresentará um projeto para suspender o imposto sobre combustíveis.

Mesmo que a proposta avance, ainda não está claro se o corte temporário teria impacto relevante nos preços. Segundo um estudo da Associação Americana de Construtores de Estradas e Transporte, entidade favorável ao imposto, apenas 18% das mudanças em tributos estaduais sobre combustíveis entre 2013 e 2021 foram, em média, repassadas aos consumidores.

A suspensão do imposto também poderia ter consequências significativas para o Fundo Fiduciário Rodoviário (Highway Trust Fund), fundo que financia obras e reparos em rodovias, estradas e pontes interestaduais, caso o Congresso americano não encontre uma forma de compensar a perda de arrecadação. Mais de 80% dos recursos do fundo vêm do imposto sobre gasolina e de uma taxa de 24,4 centavos por galão sobre o diesel, segundo o Tax Policy Center.

O senador democrata Mark Kelly, do Arizona, e o deputado Brendan Boyle, da Pensilvânia, também defendem uma suspensão temporária do imposto. Kelly apresentou em março um projeto para suspender a cobrança até 1º de outubro. Boyle propôs interromper o tributo sempre que o preço médio da gasolina superar US\$ 4 por galão e compensar o fundo rodoviário redirecionando US\$ 30 bilhões em subsídios federais destinados a empresas de petróleo e gás.

Tentativas recentes de suspender o imposto sobre combustíveis tiveram pouco apoio no Congresso. Em 2022, o então presidente Joe Biden propôs uma suspensão de três meses para amenizar a disparada do petróleo após a invasão da Ucrânia pela Rússia. Na época, cinco estados, incluindo Nova York e Connecticut, suspenderam seus tributos sobre combustíveis.

Lideranças dos dois partidos no Congresso, porém, rejeitaram rapidamente a proposta de Biden, questionando o quanto ela realmente reduziria os preços para os consumidores. O senador Mitch McConnell, então principal republicano no Senado, classificou a ideia como uma "proposta absurda".

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 11/05/2026*

## **EMPRESAS BRASILEIRAS PRECISAM ENTENDER QUE REQUISITOS AMBIENTAIS SÃO CONDIÇÕES BÁSICAS PARA EXPORTAR HOJE, DIZ ESPECIALISTA**

Na avaliação de Andrea Weiss, advogada de comércio exterior, muitas companhias ainda têm resistência a atender esse critérios e acabam perdendo a competitividade

**Por Luciana Casemiro**



**Acordo Mercosul-UE entrou em vigor no dia 1º de maio — Foto: Pixabay**

A tarifa deixou de ser o principal obstáculo para a entrada no mercado europeu com o início da implementação este mês do Acordo entre o Mercosul e a União Europeia. O acesso agora passa depender muito mais de requisitos técnicos, ambientais e de rastreabilidade. O problema é que boa parte das empresas ainda não entendeu isso e continua jogando com as regras de dez anos atrás, afirma Andrea Weiss,

sócia do escritório Monteiro & Weiss Trade, especializado em comércio internacional. Ela aponta que o erro das empresas é tratar comércio exterior como uma área reativa e a manutenção de uma visão ultrapassada e enviesada sobre as exigências ambientais.

— Em muitos casos, as empresas tratam as exigências ambientais como uma questão reputacional ou de marketing, e não como requisito efetivo de acesso a mercados. No dia a dia contratual, isso aparece de várias formas: dificuldade em rastrear a cadeia produtiva, ausência de documentação adequada sobre a origem de matérias-primas, falta de métricas ambientais confiáveis e pouca preparação para responder rapidamente às exigências de clientes e autoridades estrangeiras. Há uma postura muitas vezes reativa. Muitas empresas só começam a se estruturar quando recebem uma exigência concreta de um comprador europeu ou quando percebem o risco de perder competitividade. Mas o cenário internacional caminha para um modelo em que compliance ambiental, rastreabilidade e governança deixam de ser diferenciais e passam a ser condições básicas para exportar — ressalta a advogada, que tem mais de 25 anos de experiência em comércio exterior.

Sem uma mudança de postura, as exigências ambientais podem se tornar o novo obstáculo para as vendas de produtos brasileiros à Europa. O regulamento europeu proíbe a entrada de soja, carne, café, cacau, madeira e borracha que não comprovem, com geolocalização e documentação detalhada, origem em áreas livres de desmatamento após 2020. A não conformidade prevê multa de até 4% da receita líquida anual das empresas. Em caso de contaminação mínima detectada em um carregamento, um navio inteiro pode ser obrigado a retornar ao porto de origem.

— O acordo aumentou o interesse europeu pelo Brasil e reforçou a expectativa de maior integração comercial. Ao mesmo tempo, trouxe mais atenção para temas ambientais, rastreabilidade e sustentabilidade. Na prática, muitas empresas brasileiras passaram a receber mais questionamentos e exigências relacionadas a ESG, desmatamento, origem de insumos e conformidade ambiental. Ou seja: o acordo pode abrir oportunidades importantes, mas também aumenta o nível de exigência para quem quer acessar esses mercados de forma competitiva — explica a advogada.

Na indústria, afirma Andrea, o desafio chega pelo CBAM, o ajuste de carbono na fronteira europeia, que entrou em vigor este ano. O mecanismo taxa importações de aço, alumínio, fertilizantes e cimento com base na pegada de carbono do processo produtivo. Os setores mais vulneráveis são a siderurgia e o alumínio, que representam, respectivamente, 92% e 3% das exportações brasileiras afetadas. Estimativas da UNCTAD indicam que o aço brasileiro pode enfrentar um imposto de US\$ 3,3 por tonelada exportada para a Europa.

— Há, porém, quem esteja transformando esse cenário em vantagem, e os dados mostram que a antecipação compensa. As exportações brasileiras de aço para a União Europeia cresceram 69,8% em 2025, chegando a 1,2 milhão de toneladas, segundo o Instituto Aço Brasil. As empresas que se moveram primeiro colhem os resultados. No agronegócio, grandes exportadores de café já avançam em sistemas de rastreabilidade, cientes de que a Europa, destino de 44% dos embarques brasileiros do produto em 2025, segundo o CecaFé, não voltará atrás nas exigências ambientais.

E não é só na União Europeia que tem elevado o patamar nas regulamentações ambientais para exportação: China e os próprios Estados Unidos têm usado esses critérios para determinar seus fornecedores, como pontuou cientista ambiental Raoni Rajão, professor da Universidade Federal de Minas Gerais e ex-diretor do Ministério do Meio Ambiente, em entrevista à Míriam Leitão. Os acordos em negociação com Japão, Coreia do Sul, Emirados Árabes e Indonésia também trazem, cada um, seu próprio conjunto de regras e especificidades regulatórias.

— Hoje existe uma preocupação global com segurança econômica, transição energética, proteção de cadeias produtivas estratégicas e redução de dependência de determinados países. Isso faz com que temas como comércio, tecnologia, meio ambiente e segurança nacional estejam cada vez mais interligados — ressalta Andrea.

A advogada pontua que há um complicador adicional quando se fala em comércio internacional: a falta de um árbitro. O Órgão de Apelação da Organização Mundial do Comércio (OMC) está paralisado, desde

2019, por conta dos Estados Unidos que não fez a nomeação de novos juízes à Corte. Levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) estima que, em 2020, havia que cerca de US\$ 3,7 bilhões em exportações brasileiras estão sem definição jurídica em disputas travadas no sistema multilateral.

— Sem um árbitro global efetivo, o comércio passa a depender mais de negociação política do que de regras previsíveis. Para as empresas, isso significa que o ambiente muda mais rápido e com menos aviso prévio — explica.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/05/2026*

## **DURIGAN DIZ QUE PETROBRAS DEVE 'IR REAVALIANDO' PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS E PEDE APROVAÇÃO DE PROJETO NO CONGRESSO**

Ministro se reuniu com presidente da companhia nesta segunda-feira

**Por Bernardo Lima — Brasília**



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

O ministro da Fazenda Dario Durigan disse nesta segunda-feira que a Petrobras deve seguir “reavaliando” o preço dos combustíveis em meio à alta internacional do barril de petróleo com a guerra no Oriente Médio. Ele ressaltou a importância da aprovação do projeto que prevê redução de impostos sobre os combustíveis para conter impactos ao consumidor.

Durigan se reuniu na manhã desta segunda com a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, no Ministério da Fazenda. Segundo ele, na ocasião, Chambriard repassou perspectivas e avaliações do impacto da guerra no preço dos combustíveis no país.

Questionado se a empresa irá realizar um reajuste frente a uma eventual defasagem dos preços em relação à cotação internacional, o ministro da Fazenda afirmou que esta decisão é da estatal.

— Esse é um tema da Petrobras, eu não discuto isso com a Petrobras. O que eu tenho sentido é que há uma necessidade de a Petrobras ir reavaliando esses preços e do lado do Estado é a gente ter esses mecanismos adicionais, para além de cumprir dentro da gestão da Petrobras a política de preço — disse a jornalistas nesta segunda.

O ministro da Fazenda disse que comunicou à Magda que o tema agora está com o Congresso, e que há expectativa de aprovação do projeto nesta semana no Congresso.

Segundo ele, o governo é contra um aumento do escopo do projeto, como vem sendo declarado pela relatora, deputada federal Marussa Boldrin (Republicanos-GO).

— Conversei com ela, conversei com o presidente Hugo e com outras lideranças da Câmara, não é o momento da gente ampliar o escopo, esse é um projeto de lei complementar urgente que deve ser votado rapidamente no Congresso, sem prejuízo de outras discussões que podem seguir em paralelo.

O projeto enviado ao Congresso na semana passada prevê que a redução do PIS/Cofins dos combustíveis. O modelo proposto prevê destinar a receita extra decorrente da alta do petróleo para esse desconto nos tributos.

A medida valerá apenas enquanto perdurarem a guerra no Oriente Médio e o seu impacto sobre a cotação internacional do petróleo, que encarece a produção de combustíveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2026

### PRODUTOR VENDE 100G DE GRÃOS DE CAFÉ POR R\$ 10 MIL EM LEILÃO, O QUE PODE RENDER A XÍCARA MAIS CARA DO PAÍS

Negócio foi feito on-line, com produção da Fazenda Rarus, em Minas Gerais, e 200 ml da bebida pode custar mais de R\$ 1,4 mil

Por O Globo — Rio de Janeiro



**Lote de 100g de grãos de café é vendido por R\$ 10 mil em leilão on-line por produtor de Minas Gerais — Foto: Reprodução / Instagram / @jp\_carmocoffees**

Quanto você pagaria numa xícara de café? O valor pode e vai variar se pensar em se tratar de um expresso, um coado em casa ou feito por um barista, e por tantos outros fatores. Mas, nos últimos dias, uma venda chamou a atenção. Um microlote de 100 gramas de café arábica foi vendido por R\$ 10 mil. A negociação foi feita por meio de um leilão

on-line, que durou 24 horas.

Essa proporção da negociação, com lote arrematado de forma conjunta pela exportadora Coffee Senses e pela corretora Tribo da Cafeína, pode render a xícara de café mais cara do país. Isso se seguir a receita de usar as 100 gramas para fazer cerca de 1,4 litro da bebida. Isso levaria a cada uma das sete xícaras de 200 ml custar mais de R\$ 1,4 mil.

O preço pode parecer salgado, mas não é qualquer grão. Produzido na Fazenda Rarus, em Carmo de Minas, Minas Gerais, é café arábica da variedade geisha. A seleção dos grãos foi manual, passou por fermentação a frio por sete dias e processamento especial, disse o produtor Luiz Paulo Dias Pereira Filho em vídeo na última quinta-feira (7), horas antes de o leilão ter início, durante toda a sexta-feira (8). Ainda de acordo com ele, o microlote recebeu avaliação sensorial de 92 pontos.

Os lances surpreenderam, uma vez que os dois pacotes, de 50 gramas cada, começaram a ser disputados por R\$ 1. Isso mesmo, um real. O lote foi dividido entre as duas empresas que arremataram o produto.

No início deste mês, a Fazenda Rarus já tinha feito uma venda expressiva. No dia 1º, um microlote de 70 gramas de café arábica especial, também da variedade geisha, foi arrematado por R\$ 3 mil. A venda também foi feita através de leilão, com duração de 24 horas, realizado nas redes sociais. Esse lote, segundo a produção, também atingiu mais de 90 pontos.

Na ocasião, o produtor Luiz Paulo falou que se surpreendeu com a procura e pelos lances dados, uma vez que esperava conseguir uma venda por cerca de R\$ 100. Para ele, essas negociações recentes mostram a mudança de como o café passou a ser visto, como um produto de luxo. O produtor espera que o cultivo de grãos e o consumo da bebida passem a ser valorizados tal qual o vinho já atingiu um patamar mundialmente.

Esse primeiro microlote foi adquirido por Hugo Passos Swerts Jr., da corretora Café Responsável. Ele e o produtor fizeram um vídeo juntos para celebrar a venda.

— Eu acho que isso aí é um reconhecimento não só da Café Responsável, mas de todas as pessoas que lançaram o nosso leilão. Ele começou através de uma brincadeira quando nós provamos o café e esse café, eu pessoalmente fui na lavoura, colhi somente os grãos que eu achava que era perfeito, fizemos a seca no forno para desidratar — disse Luiz Paulo num vídeo ao lado do comprador, publicado em 4 de maio. — Esses detalhes, a gente vai compartilhar depois, mas realmente ficou um café único. Esse Projeto Raros é uma ideia de a gente estar colocando o produtor mais a par do que ele produz, levar a família, levar os filhos, ter prazer em ver o que é produzido na fazenda. E eu acho que cada vez mais, com o apoio de clientes como vocês, esse projeto tem tudo para dar certo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2026

## FAMÍLIA BATISTA AMPLIA IMPÉRIO ENERGÉTICO COMPRANDO 'PACOTÃO' DE TERMELÉTRICAS

Por Rennan Setti



**O empresário Joesley Batista em Nova York, EUA, em janeiro de 2026 — Foto: Bloomberg**

A J&F, holding da família Batista (JBS), está comprando um “pacotão” de usinas termelétricas do Grupo Bolognesi. Os ativos estão espalhados por cinco estados do país e somam quase 1 GW de potência outorgada ou instalada.

A aquisição faz parte da ofensiva recente da J&F no setor de energia. O grupo é dono da Âmbar Energia e detém 23 usinas termelétricas, com potência

outorgada da ordem de 4,3 GW. Além disso, tem participação no capital da Eletronuclear, que opera as usinas nucleares Angra 1, Angra 2 e Angra 3 e mantém uma usina termelétrica em Macaé (RJ).

A família Batista também possui o controle da distribuidora Amazonas Energia, diversas pequenas centrais hidrelétricas e termelétricas espalhadas pelo país e, por meio da JBS e da Eldorado (sua empresa de celulose), outras termelétricas.

As termelétricas compradas do Grupo Bolognesi ficam em Campina Grande (PB), Maracanaú (CE), Palmeiras de Goiás (GO), Igarassu (PE) e São Paulo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2026

## GUERRA E EL NIÑO FORMAM 'TEMPESTADE PERFEITA' PARA INFLAÇÃO

Por Miriam Leitão



**Conflito no Oriente Médio afeta economia inflação brasileira — Foto: Montagem com fotos Agência O Globo e Bloomberg**

O IPCA fechado de abril, que será divulgado amanhã, deve ser menor do que a prévia, o IPCA-15, que foi de 0,89%. Há projeções de 0,65%, 0,69% até de 0,83% da Anbima. De qualquer forma, é um número forte para o mês. Há nove semanas as estimativas para a inflação no Boletim Focus, do Banco Central,

vêm escalando, muito ligadas aos efeitos da guerra, que impactou o preço dos combustíveis, com desdobramentos sobre uma cadeia de produtos, afetando inclusive os bens industriais, que vinham em patamar baixo. A expectativa do mercado para o IPCA já ultrapassou o teto da meta. No entanto,

há um fator jogando a favor do Brasil, que é o dólar. A cotação da moeda americana tem caído, já recuou cerca de 11% este ano, a apreciação do real faz com que haja alívio nas pressões inflacionárias. É esse movimento que está permitindo que as projeções não subam ainda mais.

Até aqui, a alta da inflação está muito relacionada à guerra, mas há outra preocupação no radar dos economistas: o El Niño. Há risco de que, neste ano, o fenômeno seja mais forte do que em anos anteriores. E o El Niño afeta diretamente a inflação que mais pesa no bolso: a de alimentos. Análise de Luis Otávio Leal, economista-chefe da G5 Partners, pontua que, neste século, em anos de El Niño a média do grupo “Alimentação no domicílio” foi de 11,6%, contra 6,1% em anos sem esse fenômeno.

Leal elevou sua projeção de 4,3% para 4,7%, acima do teto da meta, mas abaixo da previsão do Boletim Focus, que esta semana chegou a 4,91%, uma alta de 98 bp neste ciclo de alta, desde o início do conflito no Golfo Pérsico. Leal explica que a estimativa não é maior justamente porque o dólar tem aliviado a pressão inflacionária.

O valor do barril de petróleo já subiu muito — saiu do patamar de US\$ 60/US\$ 70 para a faixa dos US\$ 100 — mas a Petrobras está segurando o preço da gasolina, dizendo que só vai aumentar quando for aprovado o projeto no Congresso que permite usar parte da receita com o novo imposto de exportação para atenuar essa alta. Assim, estamos em uma situação crítica: a inflação subindo, as projeções em alta, o preço da gasolina sendo segurado e ainda teremos à frente o impacto dos fertilizantes.

A escassez de oferta e o aumento dos preços dos fertilizantes, que já afetaram safras nos Estados Unidos, por exemplo, ainda não tiveram impacto aqui porque a nossa safra já havia sido plantada antes do início da guerra no Irã. A próxima safra, no entanto, precisará de fertilizantes e o Brasil não tem produto em estoque. Os países do Oriente Médio não são os únicos fornecedores, mas parte importante dos fertilizantes que chegam ao Brasil passa pelo Estreito de Ormuz. Está se formando um conjunto de pressões sobre a inflação que se poderia definir com a expressão “tempestade perfeita”.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/05/2026*

## **PETRÓLEO SOBE APÓS TRUMP DIZER QUE RESPOSTA DO IRÃ A PROPOSTA DE PAZ É 'INACEITÁVEL'**

Preços da commodity subiram quase 3%, com o Brent sendo cotado a mais de US\$ 103

***Por O Globo com agências internacionais***



***Preços do WTI chegavam a US\$ 97,86, com avanço de 2,56% — Foto: Domingos Peixoto - 14/01/2020***

Os preços do petróleo subiram quase 3% nesta segunda-feira após o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, rejeitar a resposta do Irã a uma proposta de paz, ampliando os temores de que a guerra no Oriente Médio se prolongue e continue impedindo a passagem de embarcações pelo Estreito de Ormuz.

O barril do Brent (referência internacional) estava sendo cotado a US\$ 103,94, em alta de 2,62%, por volta das

8h50 da manhã (no horário de Brasília), enquanto os preços do West Texas Intermediate (WTI) chegavam a US\$ 97,86, com avanço de 2,56%.

Entre as Bolsas asiáticas, fecharam em alta a de Hong Kong, que subiu 0,05%; e a da China, com avanço de 2,16%, enquanto a Nikkei 225, do Japão, encerrou o dia em queda de 0,47%.

As Bolsas européias também operavam em queda por volta das 8h26, na manhã desta segunda, com recuo de 1,04% na bolsa de Paris; e 0,23% na de Frankfurt. Por outro lado, a bolsa de Londres subia 0,03%.

Já os futuros dos índices americanos operavam em números próximos da estabilidade, com queda de 0,06% na Dow Jones, alta de 0,01% na S&P 500 e avanço de 0,14% na Nasdaq.

Dias depois de os EUA apresentarem uma oferta para tentar reabrir negociações, o Irã divulgou no domingo uma resposta exigindo o encerramento da guerra em várias frentes, especialmente no Líbano, onde Israel, aliado dos americanos, combate o Hezbollah, grupo apoiado por Teerã.

O governo iraniano também exigiu compensações pelos danos causados pela guerra, reforçou sua soberania sobre o Estreito de Ormuz e pediu o fim do bloqueio naval imposto pelos EUA, além da retirada de sanções e da suspensão da proibição às vendas de petróleo iraniano.

Poucas horas depois, Trump rejeitou a proposta em uma publicação na rede Truth Social. “Não gostei — TOTALMENTE INACEITÁVEL”, escreveu, sem dar mais detalhes. Os EUA haviam sugerido interromper os combates antes de discutir temas mais sensíveis, como o programa nuclear iraniano.

Após a resposta americana, Teerã afirmou nesta segunda-feira que sua proposta era “generosa e responsável”. O impasse elevou a tensão nos mercados, já que o Estreito de Ormuz — amplamente fechado desde o início do conflito — é uma rota estratégica por onde passava cerca de um quinto do fluxo mundial de petróleo e gás natural liquefeito antes da guerra.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/05/2026*

## **MASTER: EX-CEO DO BRB FEZ NEGÓCIO DE PAI PRA FILHO COM ALIADO DE RUEDA, DO UNIÃO BRASIL**

Venda da BRB Financeira acabou desfeita após afastamento de Paulo Henrique Costa e da primeira prisão de Vorcaro e liquidação do Banco Master

*Por **Johanns Eller e Malu Gaspar***



**Paulo Henrique Costa, ex-CEO do BRB, e Antonio Rueda, presidente do União Brasil — Foto: Renato Alves/Agência Brasília e Brenno Carvalho/Agência o Globo**

Um negócio de pai para filho feito durante a gestão do ex-presidente do BRB Paulo Henrique Costa com um empresário próximo do presidente do União Brasil, Antonio Rueda, é tido dentro da instituição e no Banco Central como um esqueleto deixado pelo executivo e um potencial capítulo da delação premiada que ele quer negociar com a Polícia Federal (PF) e a Procuradoria-Geral da República

(PGR).

Na transação, que acabou desfeita após a primeira prisão de Vorcaro, o banco de Brasília vendeu 49% da BRB Financeira para um grupo de investidores liderado por José Ricardo Lemos Rezek, dono de empresas em diversos setores, do imobiliário ao agropecuário.

Em troca, o consórcio se comprometeu a pagar R\$ 320 milhões em 10 parcelas anuais. Só que os lucros da financeira variavam em torno dos R\$ 90 milhões por ano, segundo fontes do BRB – ou seja, sairia de graça para os compradores, porque os lucros já seriam maiores do que as parcelas a serem pagas.



O acordo foi anunciado por meio de um fato relevante em 31 de março de 2025, três dias depois de o BRB ter anunciado a compra do Master, mas as tratativas começaram em julho de 2024.

Amigo de Rueda, Rezek foi um dos convidados da festa de 50 anos do dirigente em Mykonos, na Grécia, no ano passado. Em 2023, seu pai, o também empresário José Ricardo Rezek, doou R\$ 1,5 milhão ao Diretório Nacional do União Brasil, segundo informações que constam do Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Rezek pai também vendeu uma aeronave a uma empresa investigada pela Polícia Federal em uma operação nebulosa, sob suspeita de ter sido feita para mascarar o verdadeiro sócio, Rueda – o que ele nega.

De acordo com cinco fontes a par das discussões, o negócio enfrentou resistências dentro e fora do BRB. O Banco Central inclusive chegou a barrar a transferência de capital por ter encontrado problemas na comprovação da origem dos recursos usados na compra. O grupo de Rezek recorreu, mas o BC não chegou a dar seu parecer final.

Àquela altura, o regulador já estava sobrecarregado com apurações internas sobre as fraudes na compra de carteiras do Master pelo BRB que levariam à liquidação do banco.

O negócio entre a BRB Financeira e o grupo de Rezek teve seu fim selado em uma reunião no dia seguinte à liquidação e à prisão de Vorcaro, em 19 de novembro, quando dirigentes do BC chamaram dois conselheiros e um diretor do BRB para discutir as providências a serem tomadas dali em diante.

Segundo quatro fontes a par do que se discutiu ali, além de alertar para a necessidade de uma capitalização do banco estatal de Brasília e de discutir os perfis de possíveis substitutos do CEO Paulo Henrique Costa, afastado após à Operação Compliance Zero, o diretor de Organização do Sistema Financeiro e de Resolução, Renato Gomes, também avisou os representantes do BRB: se eles não cancelassem o negócio da financeira, o BC acabaria fazendo isso.

A equipe da coluna apurou também que o próprio Paulo Henrique Costa foi alertado diversas vezes por diretores do BC sobre a atipicidade do negócio “de pai para filho” e o prejuízo que representaria para o BRB, mas ignorou os avisos.

No final de dezembro, pouco mais de um mês após a primeira prisão do CEO do Master e do desmantelamento da instituição, o BRB anunciou o cancelamento do negócio.

Procurado, Antonio Rueda não respondeu às mensagens da equipe da coluna. Um mês antes do anúncio da transação da BRB Financeira, em 27 de fevereiro de 2025, Paulo Henrique Costa enviou mensagem a Daniel Vorcaro dizendo que tinha tomado um café com Rueda e precisava falar com o banqueiro. A defesa de Costa, que foi preso em 16 de abril, também foi procurada. O espaço está aberto para a manifestação.

O empresário José Ricardo Lemos Rezek não quis dar entrevista, mas enviou uma nota em que afirma que “desde o início, tratou-se de uma negociação de natureza exclusivamente comercial, que jamais sofreu qualquer tipo de interferência política”. Disse, ainda, que foi o próprio grupo de investidores que desistiu da compra da BRB Financeira. “A desistência decorreu de uma avaliação estritamente mercadológica, técnica, e foi formalmente comunicada ao BRB, em conformidade com os instrumentos contratuais firmados entre as partes.”

Já os sócios de Rezek, Carla Pontes e André Azin, afirmaram que coube a ele o aporte da maior parte do dinheiro para a compra da fatia da BRB Financeira. Por isso, cada um teria 5% do negócio, enquanto Rezek teria 39%.

Azin e Carla afirmam desconhecer a projeção de lucro anual de R\$ 90 milhões e dizem ter desistido do contrato logo após o BRB anunciar a compra do Banco Master diante das incertezas em torno do processo, mas a rescisão só foi oficializada no final de 2025, após a liquidação do banco de Vorcaro.

Ambos disseram ainda que nunca estiveram com Rueda e só o conhecem de nome.

Sobre os questionamentos do BC, o empresário baiano, assim como Carla Pontes, afirma desconhecer lacunas na comprovação da origem dos recursos.

Sobre a hesitação do Banco Central em liberar o negócio, Carla relatou ter havido uma resistência do regulador em relação ao número de votos que o grupo teria na administração do BRB. A respeito das lacunas sobre a origem dos recursos e a capacidade econômico-financeira, a empresária disse não ter conhecimento.

“A parte financeira estava toda com o Rezek. É normal esse tipo de questionamento pelo Banco Central. Não estou dizendo nem que houve, nem que não houve. Se tiver acontecido, como os recursos estavam vindo do Rezek, a negociação se concentrou nele”.

Segundo ela, a escolha do grupo ocorreu através de um processo competitivo do qual participaram duas outras empresas.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/05/2026*

## TRAUMAS DA LAVA-JATO COLOCAM INVESTIGADORES DO CASO MASTER EM ESTADO DE ALERTA

*Por Malu Gaspar e Rafael Moraes Moura — Rio e Brasília*



*O advogado de Daniel Vorcaro, José Luís Oliveira Lima, conhecido como Juca (à esq.), durante conversa com o ministro do TSE Floriano de Azevedo Marques, aliado próximo de Alexandre de Moraes, do STF, em hotel de Brasília na última quarta-feira (6) — Foto: Wesley Galzo/Estadão Conteúdo*

O flagra da conversa entre o advogado de Daniel Vorcaro, José Luis Oliveira Lima, e o ministro do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) Floriano de Azevedo Marques, amigo do ministro do ministro

do Supremo Alexandre de Moraes, logo após entregar a proposta de delação resgatou na memória dos investigadores um dos episódios mais marcantes da Lava-Jato: a cena do encontro furtivo do então procurador-geral da República, Rodrigo Janot, com o advogado Pierpaolo Bottini, responsável pela defesa do delator Joesley Batista.

A cena mais recente, que ocorreu no restaurante de um hotel e foi registrada numa foto divulgada pelo Estadão, foi comparada nos últimos dias por investigadores à imagem de Janot e Bottini em 2017 como exemplo de uma derrapada com potencial de prejudicar o andamento das apurações.



*Rodrigo Janot (à esquerda, de óculos) em mesa de bar com o advogado de Joesley, Pierpaolo Bottini (direita) — Foto: Reprodução/ O Antagonista*

A diferença é que, enquanto a primeira pode ser usada para desmoralizar a delação de Vorcaro, por levantar especulações sobre se Moraes não teria usado o amigo de 40 anos para tentar monitorá-la, a reunião do PGR de então com o advogado de Joesley é até hoje lembrado como um erro que abalou a credibilidade da Lava-Jato e que deve ser

evitado a todo custo para que a apuração sobre o Master possa avançar.



O episódio traz à tona uma preocupação que vem sendo expressada com frequência por delegados e procuradores da República nos bastidores a interlocutores variados. Nessas conversas, eles dizem que os traumas da Lava-Jato têm que servir para que não repitam os mesmos erros.

A superexposição, no caso, é um desses traumas, e dos grandes. Ao contrário dos delegados e procuradores da Lava-Jato, que davam entrevistas a cada etapa da investigação, a recomendação agora é trabalhar longe dos holofotes, tanto que muitos dos integrantes da equipe são desconhecidos do público.

Outro trauma frequentemente citado é o que se costuma chamar internamente de “tsunami” de delações da época de Janot, que em sua gestão na PGR fechou mais de 100 acordos de colaboração premiada entre 2013 e 2017 – 77 só de executivos e ex-executivos da Odebrecht. Gonet, por sua vez, não fechou ainda nem uma só delação em sua gestão, o que deve mudar a partir de agora.

“Eles já avisaram que não vão admitir delação por delação, que tem de ter substância”, relatou um advogado que tenta emplacar um acordo com o aval da Procuradoria-Geral da República (PGR).

As acusações de direcionamento das delações que embasaram os pedidos de suspeição da Lava-Jato também são um trauma. Por isso, tanto os integrantes da PF como da PGR têm deixado claro aos advogados nas reuniões que não vão citar nomes de potenciais alvos para não serem acusados mais tarde de terem pedido ou forçado os delatores a entregar pessoas escolhidas a dedo.

Outro trauma, esse bilionário, é a negociação de multas parceladas. O grande exemplo é a multa fechada pela PGR com a J&F, de Joesley e Wesley Batista, que se comprometeu a pagar R\$ 10,3 bilhões em 25 anos, mas depois, com o desmonte da Lava-Jato no STF, teve a multa suspensa pelo ministro Dias Toffoli. Em novembro do ano passado, a Justiça Federal de Brasília determinou que a multa fosse recalculada – nas contas da J&F, o valor deveria ficar na casa de R\$ 1 bilhão.

Por isso, os investigadores fizeram uma espécie de pacto entre eles de não aceitar mais multas parceladas. Nas últimas semanas, a equipe de defesa de Vorcaro chegou a sinalizar reservadamente a disposição de pagar uma multa de R\$ 40 bilhões ao longo de 10 anos, mas ao apresentar sua proposta de acordo, na semana passada, eles não incluíram uma cifra para negociação.

Segundo fontes ligadas ao caso relataram à equipe da coluna, Vorcaro apenas se comprometeu a revelar à PF e ao MPF o destino dos recursos ainda detidos por ele no Brasil e no exterior, direta ou indiretamente – ou seja, valores mantidos no seu nome e de suas empresas ou ocultos na conta de laranjas ou fundos obscuros.

### **Insatisfação**

Nesta quarta-feira, o time jurídico do executivo Daniel Vorcaro entregou ao gabinete do ministro André Mendonça, relator do caso Master no STF, a sua proposta de colaboração premiada. No dia seguinte, Mendonça autorizou uma operação policial que revelou que Vorcaro pagava uma mesada de até R\$ 500 mil ao senador Ciro Nogueira (PP-PI), uma das principais lideranças do Centrão no Congresso Nacional.

Os pagamentos a Ciro, que incluíam despesas com hotéis, restaurantes e viagens internacionais, no entanto, foram omitidos da proposta de Vorcaro.

O ministro não está satisfeito com o material entregue pelo dono do Master e deve cobrar ajustes e mais informações, antes de decidir se válida ou não a delação.

Mendonça já deu sinais de que pretende fazer jogo duro não apenas com Vorcaro, mas com os demais potenciais delatores, avisando que só vai aceitar homologar acordos que efetivamente contribuam com o aprofundamento das investigações, diante do farto material já extraído após a quebra do sigilo do dono do Master e dos outros alvos da apuração.

Em outro paralelo da Lava-Jato, Mendonça chefiou o Ministério da Justiça no governo Bolsonaro, entrando no lugar do ex-juiz federal Sergio Moro, que deixou o cargo no primeiro escalão após acusar o então presidente de interferência indevida em investigações da PF. Uma das principais preocupações de Mendonça é a de que o caso Master não tenha o mesmo fim da Lava-Jato, que acabou implodida pelo próprio STF.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2026

## CIRO NOGUEIRA E O MENSALÃO DE VORCARO

Por Thomas Traumann



**O senador Ciro Nogueira, presidente do PP, em casa após ser alvo de operação da PF — Foto: Cristiano Mariz / O Globo**

*Este texto é da newsletter de Thomas Traumann, enviada toda segunda-feira de manhã com uma análise do cenário político na semana que se inicia. Para ler antes da publicação on-line, direto no seu e-mail, clique aqui para se inscrever.*

*Oi, a ação policial sugerindo que o presidente do PP, senador Ciro Nogueira, recebia um mensalão entre R\$ 300 mil e R\$ 500 mil do dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, derrubou a primeira peça de dominó no Congresso. A surpresa da operação não foi envolver Ciro, mas tentar adivinhar quem será o próximo alvo. Quanto mais o escândalo atingir congressistas e governadores do Centrão, mais difíceis serão as explicações que Flávio Bolsonaro terá de dar. Quanto mais os holofotes iluminarem ministros do STF, pior para o presidente Lula. A operação da semana passada sugere que, depois de meses esquadrihando o STF, as investigações vão estacionar no Congresso nas próximas semanas.*

*Nesta edição informo ainda que, segundo investigadores, a proposta de delação de Daniel Vorcaro traz um nome novo, o do investidor Nelson Tanure. A possível citação a Tanure reforça uma tese que ganha força na PF, a de que Vorcaro terceirizava parte da sua rede de contatos políticos. Segundo a suspeita dos investigadores, Vorcaro intermediava eventuais acordos entre empresários e políticos, usando o Master para quitar o pagamento de propinas e evitando o contato direto entre as duas partes.*

*E, numa antecipação de como a eleição será polarizada, conto como a decisão da Anvisa de suspender as vendas do detergente Ypê gerou uma onda de protestos bolsonaristas, que consideram a ação uma represália pela posição política dos donos da empresa. Na mesma linha de que consumir é um ato político, o maior expoente digital do bolsonarismo, Nikolas Ferreira, se lançou embaixador de uma marca de chinelos chamada Pé Direito. Boa leitura, TT.*

### Nesta edição

1. Ciro Nogueira e o Mensalão de Vorcaro
2. Desafiando Mendonça
3. Até as bactérias estão polarizadas
4. Só Trump gosta de Lula
5. E se Tarcísio ganhar no primeiro turno?
6. O Rei do Rio
7. Fique Atento

### 1. Ciro Nogueira e o Mensalão de Vorcaro



A principal dúvida desta campanha é dimensionar qual será o estrago do escândalo Master sobre as candidaturas do senador Flávio Bolsonaro e do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Quanto mais o escândalo atingir congressistas e governadores do Centrão, mais difícil serão as explicações de Bolsonaro. Quanto mais os holofotes iluminarem ministros do STF, pior para Lula. A operação da Polícia Federal na semana passada sobre o mensalão do banqueiro Daniel Vorcaro para o senador Ciro Nogueira sugere que, depois de meses esquadrinhando o STF, as investigações vão estacionar no Congresso nas próximas semanas.

A maior surpresa na operação contra Ciro Nogueira é que ela não gerou surpresa alguma. Há anos se sabe da relação íntima entre os dois, com Vorcaro dizendo à namorada que Ciro era “um amigo de vida”. A PF apresentou indícios de que Ciro recebia um mensalão que variava entre R\$ 300 mil e R\$ 500 mil, além do pagamento de viagens e faturas de cartão de crédito. A Polícia Federal afirma que uma empresa ligada ao núcleo familiar de Ciro comprou por R\$ 1 milhão uma participação societária que valia R\$ 13 milhões de uma companhia controlada pelo Banco Master, uma vantagem explicada no inquérito por corrupção.

Presidente do PP e vice-presidente da Federação União-Progressista, a maior do Congresso com 111 deputados e 14 senadores, Nogueira é um dos rostos do bolsonarismo. Tempos atrás, se quisesse, podia impor seu nome como candidato a vice-presidente de Flávio Bolsonaro. Agora, virou a primeira peça de dominó a cair no Congresso.

Acuado pela proximidade com Ciro, Flávio Bolsonaro escorregou na própria língua. Em 2025, ele havia elogiado o senador como eventual vice na chapa bolsonarista. “(Ciro) Já levantou o dedo e acho que tem todas as credenciais para ser (o vice). É nordestino, de um partido grande e forte. Teve ali a lealdade ao presidente Bolsonaro (quando foi ministro). Sem dúvida é um nome que está colocado”, disse. Na sexta-feira (8), em entrevista aos repórteres Débora Bergamasco, Iuri Pitta e Jussara Soares, da CNN Brasil, o candidato recuou:

— Em questão de vice, é especulação. Em uma entrevista lá atrás, eu comentei mais em termos de cortesia para ele.

A missão de Flávio de se desvincular de Ciro é impossível. Ciro Nogueira era a “alma” do governo Jair Bolsonaro, na definição do próprio ex-presidente, e o sucesso da aliança da direita depende de um acordo com o PP. Se abandonar Ciro à própria sorte e não tiver o apoio do PP e do União Brasil, Flávio Bolsonaro terá menos tempo de propaganda em rádio e TV do que Lula. Sem contar a desconfiança que a ingratidão vai gerar em outros políticos que temem virar os próximos alvos da PF.

A Polícia Federal descobriu que o jabuti pendurado por Ciro Nogueira no projeto de independência do Banco Central, que aumentava de R\$ 250 mil para R\$ 1 milhão a cobertura do Fundo Garantidor de Créditos (FGC) aos investimentos em títulos bancários, foi escrito por funcionários do Banco Master. Na prática, o rombo de R\$ 50 bilhões gerado pelas fraudes do Master no mercado financeiro poderia ter quadruplicado se a emenda de Ciro fosse aprovada.

No domingo (10), o repórter Renan Porto, do portal Metrôpoles, revelou que três meses depois do negócio entre a empresa da família Nogueira e o Banco Master e 26 dias depois de apresentar a emenda, o senador comprou por R\$ 22 milhões uma cobertura triplex de mais de 550 metros quadrados na elegante Rua Oscar Freire, em São Paulo. No mesmo ano, Ciro trocou a cobertura por uma casa de 878 metros na região do dinheiro velho de São Paulo, o Jardim Europa.

Como lembrou a repórter Adriana Fernandes, da Folha de S.Paulo, em abril de 2025 Ciro Nogueira havia apresentado, cinco dias após o anúncio da compra do Banco Master pelo BRB, uma proposta para aumentar a CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido) exclusivamente dos grandes bancos. A proposta, uma emenda no projeto que isentava o IR para quem ganha até R\$ 5 mil, era catastrófica para os grandes bancos que pressionavam o Banco Central a limitar as ações do Master no FGC (Fundo Garantidor de Créditos). Em português claro, era uma chantagem para manter os concorrentes quietos.



A operação da PF, autorizada pelo ministro do STF André Mendonça, preocupa outros políticos citados no caso Master porque indica que a investigação sobre Nogueira é só o início de uma jornada que pode fazer a Operação Lava-Jato virar uma brincadeira. Ao contrário das empreiteiras da Lava-Jato, Daniel Vorcaro não montou seu esquema de corrupção na distribuição de malas de dinheiro e doações de caixa dois para campanhas eleitorais. De acordo com as investigações da Polícia Federal, sua rede de proteção no mundo político foi desenhada quase toda em contratos legais, com escritórios de advocacia do presidente do União Brasil, Antonio Rueda, ou da mulher de Alexandre de Moraes, Viviane Barci de Moraes, por exemplo, ou via consultorias, como a do ex-prefeito ACM Neto e da nora do senador Jacques Wagner, ou ainda por negociações, como as realizadas com empresas da família de Ciro Nogueira e de Dias Toffoli.

Por um lado, esse modus operandi de Vorcaro facilita à PF encontrar as ramificações do Banco Master com autoridades dos três Poderes. Por outro, mistura no mesmo patamar contratos que podem ser legítimos e acordos para encobrir propina.

No caso de Ciro Nogueira, a PF acredita que a apresentação da emenda favorecendo o Master é uma prova do quid pro quo, a troca de uma coisa pela outra. Deputados que assinaram projetos que favoreciam o Master no Congresso (como Filipe Barros, Dr. Luizinho e Claudio Cajado) ou autorizaram seus subordinados a comprar papéis podres de Vorcaro (como os ex-governadores Cláudio Castro e Ibaneis Rocha) têm mais motivos para perder o sono.

## 2. Desafiando Mendonça

Há um consenso na cúpula da Polícia Federal e no gabinete do ministro André Mendonça de que a oferta de delação do banqueiro Daniel Vorcaro foi intencionalmente fraca para forçar uma rejeição e permitir um recurso à Segunda Turma do STF, como indicou o repórter Lauro Jardim, do GLOBO. Se Mendonça recusar a proposta de Vorcaro, a sua decisão seria revisada pelos ministros Gilmar Mendes, Kássio Nunes e Luiz Fux. Dias Toffoli, que também pertence ao grupo, não vota porque assumiu sua suspeição no caso.

A postura é vista como um desafio direto a André Mendonça. Na proposta entregue à PF na quarta-feira (6), por exemplo, Vorcaro promete devolver R\$ 40 bilhões em dez anos, oferta considerada uma aposta de que o caso poderá ser anulado futuramente como já aconteceu com as empreiteiras da Lava-Jato.

De acordo com relatos de investigadores próximos ao inquérito, a proposta de Vorcaro exclui três nomes considerados essenciais, o ministro Alexandre de Moraes, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, e o senador Ciro Nogueira, alvo de operação da PF um dia depois de a defesa apresentar sua sugestão de delação.

O documento enviado pela defesa de Vorcaro, no entanto, traz um nome novo, o do investidor Nelson Tanure, que desde os anos 1990 se notabilizou por comprar grandes empresas em crise nos setores de energia, telecomunicações, petróleo, saúde, infraestrutura e mídia. De acordo com a PF, desde 2020, Tanure colocou pelo menos R\$ 1,6 bilhão no Banco Master, por meio de complexas operações em múltiplas empresas para dificultar o rastreamento do investidor original. Em janeiro, Tanure já havia sido alvo de mandado de busca e apreensão em operação policial ligada ao caso Master.

A possível citação a Tanure reforça uma tese que ganha força na PF, a de que Vorcaro terceirizava parte da sua rede de contatos políticos. Segundo a suspeita dos investigadores, Vorcaro intermediava eventuais acordos entre empresários e políticos, usando o Master para quitar o pagamento de propinas e evitando o contato direto entre as duas partes.

Ao mesmo tempo, Vorcaro tem agora a concorrência de outros candidatos a delator, como o presidente do BRB Paulo Henrique Costa. Na sexta-feira (8), o ministro André Mendonça autorizou a transferência de Costa para um batalhão da PM do Distrito Federal na Papuda. Transferências assim são sinais de que um acordo de delação está em negociação.

### 3. Até as bactérias estão polarizadas

No Brasil de 2026, até bactérias viram personagens da polarização política. Na quinta-feira (7), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) determinou o recolhimento de um lote dos detergentes, sabão líquido para roupas e desinfetante da marca Ypê, medida suspensa depois de um recurso da fabricante. A Anvisa afirma que, durante inspeção da linha de fabricação dos produtos da marca, na unidade da Química Amparo, em Amparo (SP), detectou “risco sanitário” em conexão com um “histórico de contaminação microbiológica” registrado na empresa em novembro de 2025. Naquela ocasião, a fabricante havia anunciado um recolhimento voluntário cauteloso de lotes após identificar a bactéria *Pseudomonas aeruginosa* exclusivamente em lava-roupas líquidos.

O que deveria ser um exemplo de alerta aos consumidores foi transformado nas redes sociais pelos bolsonaristas em um ataque de motivação política, num frenesi anticientífico que lembrou a onda antivax da pandemia de Covid.

Líder nas pesquisas para ser o próximo governador de Minas Gerais, o senador Cleitinho Azevedo (Republicanos) postou para seus 4,2 milhões de seguidores no Instagram um vídeo lavando louças e desafiando a Anvisa.

— Vocês viram aí que a Anvisa mandou suspender a fabricação e a comercialização dos produtos da Ypê. Eu quero fazer um desafio para a Anvisa ir na casa de cada brasileiro fiscalizar a bucha de cada brasileiro. Isso é importante também, viu, Anvisa?

No vídeo, o senador sugeriu que a ação da Anvisa se deve ao fato de os donos da Ypê terem doado para a campanha do ex-presidente Jair Bolsonaro em 2022. Quatro integrantes da família Beira, dona da Ypê, doaram R\$ 1,5 milhão para Bolsonaro, quantia que nem os coloca entre os dez maiores contribuintes.

— Foi um lote que “tá” com problema, que tem que ser fiscalizado sim, que a saúde “tá” sempre em primeiro lugar, mas vale com uma coincidência também que essa empresa, a Ypê, ela doou para a campanha do Bolsonaro. É só uma coincidência? — insinuou Cleitinho.

O fervor em defesa da Ypê pelo bolsonarismo inclui o vice-prefeito de São Paulo, Coronel Ricardo Mello Araújo (PL) e o deputado estadual Lucas Bove (PL) que afirmou que os consumidores não devem confiar na “Anvisa de Lula”.

O transbordamento da polarização política para o cotidiano foi descrito no livro “Biografia do Abismo”, que publiquei com o cientista político Felipe Nunes, sobre como o choque entre lulistas e bolsonaristas mudou o Brasil. O acirramento da campanha em 2026 indica que a onda de boicotes de empresas por motivos políticos está só começando.

Maior expoente digital do bolsonarismo, o deputado federal Nikolas Ferreira (PL) se anunciou no sábado (9) embaixador da marca de chinelos capixaba “Pé Direito”, criada como resposta a uma propaganda de fim de ano da marca Havaianas de que os brasileiros deveriam começar 2026 com o pé esquerdo.

Em vídeo para seus 22 milhões de seguidores, Nikolas defendeu o boicote de marcas como “a única linguagem que eles (as empresas) entendem”. Cada real que você gasta ou fortalece os seus valores ou financia quem quer destruí-los, ressaltou o deputado.



Apesar do efeito suspensivo obtido pela Ypê, a Anvisa segue recomendando não usar o produto por ter registrado falhas em etapas essenciais do processo produtivo que poderiam representar risco à saúde dos consumidores.

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



#### 4. Só Trump gosta de Lula

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva almoçou e conversou na quinta-feira (7) com o único representante do governo norte-americano que gosta dele, Donald Trump. Durante quase três horas de um encontro previsto para durar 90 minutos, Lula arrancou de Trump a concessão mais preciosa da Casa Branca: tempo.

Depois do encontro, Trump chamou Lula de “cara esperto”, “homem bom” e “presidente dinâmico”. Lula disse que os dois mantêm um “amor à primeira vista e espero que continue assim”. É um oásis de amabilidades num ofidário. Pessoas como os secretários Marco Rubio (Estado), Scott Bessent (Tesouro) e Howard Lutnick (Comércio), o representante de Comércio Jamieson Greer, o vice-secretário de Estado Christopher Landau e o assessor sênior para Brasil Darren Beattie odeiam o que Lula representa e farão o possível para ajudar a eleição de Flavio Bolsonaro. Estão de mãos atadas no momento para não desagradar Trump. No momento.

No encontro em Washington, os presidentes concordaram em adiar por mais trinta dias a decisão de eventuais sanções norte-americanas sobre supostas ações comerciais desleais, não debateram a decretação das facções criminosas PCC e CV como organizações terroristas e, principalmente, adiaram uma postura mais agressiva da Casa Branca a favor de Flávio Bolsonaro.

Lula ganha com a inação do governo norte-americano o discurso de que não cedeu no tarifaço e, por isso, foi respeitado. Se novas sanções vierem, ele pode tomar de novo para si a causa do nacionalismo. Desde o fim de abril, o PT retrata Flávio Bolsonaro como um “entreguista” usando um discurso feito no Texas, em fevereiro, de que a sua eleição iria salvar os EUA da dependência da China para terras raras.

Existe um temor real no Departamento de Estado de que uma ação dura contra o Brasil possa ter um efeito rebote, ajudando Lula como aconteceu com o tarifaço no ano passado. Esse é o real motivo para a não decisão sobre tratar as facções criminosas como terroristas, documentação que está pronta para ser assinada.

Até políticos bolsonaristas fizeram chegar ao governo Trump a previsão de que qualquer sanção contra o Pix daria a vitória em outubro a Lula.

#### 5. E se Tarcísio ganhar no primeiro turno?

A possibilidade de as eleições para governador em São Paulo e no Rio de Janeiro serem resolvidas no primeiro turno pode, se confirmada, ter um impacto direto no resultado da disputa presidencial. De acordo com a Genial/Quaest, em São Paulo o governador Tarcísio de Freitas tem 38% das intenções de voto contra 36% de todos os outros adversários e 13% de eleitores indecisos. No Rio de Janeiro, o ex-prefeito Eduardo Paes tem 34% enquanto todos os demais têm 26%. Na pesquisa, 20% dos eleitores fluminenses se dizem indecisos.

A principal mudança em um governador eleito no primeiro turno é que o vencedor, com quatro anos de poder assegurado pela frente, tem uma capacidade de pressão única sobre prefeitos e deputados para ajudar seu candidato a presidente. Em 2002, Romeu Zema foi reeleito no primeiro turno em Minas Gerais e se jogou na campanha de Jair Bolsonaro. Resultado: Bolsonaro, que havia feito apenas 43,6% no primeiro turno, avançou para 49,8%. No Rio de Janeiro, a vitória do bolsonarista Claudio Castro no primeiro turno também ajudou o candidato a presidente. Bolsonaro foi de 51,09% no primeiro turno para 56,53% no segundo. Em 2014, as vitórias no primeiro turno de Fernando Pimentel, em Minas, e Geraldo Alckmin, em São Paulo, impulsionaram os resultados de Dilma Rousseff e Aécio Neves, respectivamente.

Ter um governador eleito que trabalhe a seu favor, portanto, pode ser a diferença da vitória. Se o bolsonarista Tarcísio de Freitas e o lulista Eduardo Paes vão vencer no primeiro turno e, uma vez eleitos, mergulhar nas campanhas de seus padrinhos é uma questão para ser resolvida em outubro.

O cenário de uma eleição rápida aumenta o peso da campanha de Lula sobre os ombros do seu ex-ministro Fernando Haddad. Foi o fato de Haddad ter levado a eleição de São Paulo para o segundo turno e vencido na capital em 2022, que deu a Lula a chance de ser presidente novamente.

Agora, o cenário é mais complexo. Tarcísio está na margem de erro de uma vitória no primeiro turno e são poucos os candidatos. No cenário mais amplo, Tarcísio tem 38%, Haddad 26%, o deputado federal Kim Kataguiri 5% e o deputado estadual Paulo Serra 5%. Se um dos dois últimos não se lançar, cresce a possibilidade de uma definição no primeiro turno.

No Rio de Janeiro, as chances de uma vitória de Eduardo Paes no primeiro turno estão vinculadas diretamente à continuidade do governador interino desembargador Ricardo Couto, que está desmontando a máquina bolsonarista que governa o Estado desde 2019. O caso está no STF. Se o Supremo decidir tirar o desembargador, quem assume é o maior adversário de Paes, o presidente da Assembleia Legislativa, Douglas Ruas, aliado de Flávio Bolsonaro. Se Ruas tiver a máquina do estado nas mãos, se torna imediatamente um candidato competitivo.

Historicamente o comparecimento no segundo turno é menor do que no primeiro, devido ao trabalho dos candidatos a deputado e senador para convencer os eleitores a votar. A eleição de 2022 foi uma exceção, com a abstenção caindo de 20,95% para 20,58%, devido ao grau de polarização da disputa entre Luiz Inácio Lula da Silva e Jair Bolsonaro. Quem ganha com um aumento da abstenção?

Autor de “O País Dividido – Duas décadas de eleições presidenciais no Brasil”, previsto para chegar às livrarias em junho, o cientista político Jairo Nicolau mostra que os eleitores mais velhos e de menor escolaridade tendem a faltar mais — duas estratificações mais lulistas do que bolsonaristas.

## 6. O rei do Rio

O apodrecimento da máquina pública do Rio é tamanho que o homem mais popular do Estado é o governador interino, o desembargador Ricardo Couto, apenas porque demitiu mais de 1.400 servidores públicos. O fato permite duas constatações: a população tem certeza de que nenhum dos demitidos merecia estar lá; os desastres dos últimos 20 anos baixaram significativamente as exigências sobre o que é ser um bom governador no Rio.

Couto está no cargo enquanto o Supremo Tribunal Federal não toma uma decisão capaz de resolver, por eleição direta ou indireta, a situação caótica gerada pela renúncia de Cláudio Castro e pelas prisões e afastamentos na linha sucessória. Sem experiência política, Couto determinou auditorias em secretarias e estatais e demitiu “funcionários” que nem crachá tinham.

As demissões enfurecem deputados estaduais responsáveis pelas indicações. O comentarista Otávio Guedes, da GloboNews, mostrou que, em represália, deputados aliados do presidente da Alerj, Douglas Ruas, que tenta assumir o governo, ameaçaram divulgar nomes de supostas amantes de desembargadores empregadas na Assembleia.

A vingança seria aplaudida pela população e poderia elevar mais um pouco a popularidade de Couto. No universo deteriorado da administração pública do Rio, fazer apenas o normal é excêntrico; gera indignação na política e elogios nas ruas.

## 7. Fique atento

- A paranoia sobre novas operações da Polícia Federal na investigação do Banco Master manterá Brasília em estado de atenção.
- A semana será de teste sobre quem ficará ao lado de Ciro Nogueira e quem vai abandoná-lo pelo caminho. O PP faria um evento na segunda-feira (11) para oficializar o apoio à candidatura de Tarcísio de Freitas, em São Paulo, mas cancelou após a operação da PF.
- Com a decisão do ministro Alexandre de Moraes de suspender os efeitos da Lei da Dosimetria, o STF vai marcar o julgamento da constitucionalidade da decisão do Congresso.
- O presidente Lula lança na terça-feira (12) o programa “Brasil contra o crime organizado”, a enésima tentativa do PT de dar uma resposta à demanda eleitoral por mais segurança. O

programa promete distribuir equipamentos de bloqueio de celulares nos presídios, aumentar número de policiais nas operações de fronteira e desburocratizar o bloqueio de bens de investigados.

- Na terça-feira (12), Kássio Nunes Marques assume a presidência do Tribunal Superior Eleitoral. Entre quarta e sexta-feira, o TSE faz o teste de segurança das urnas eletrônicas, numa tentativa de acalmar os bolsonaristas de que a urna é segura.
- A comissão especial da Câmara sobre a redução da escala 6x1 terá audiências públicas com os ministros da Fazenda, Dario Durigan, e da Secretaria-Geral, Guilherme Boulos.
- A ação policial de retirada dos estudantes que ocupavam a reitoria da USP será o novo capítulo da disputa ente Tarcísio de Freitas e Fernando Haddad. Violenta, a ação deixou cinco alunos hospitalizados.
- A partir de sexta-feira (15), os pré-candidatos podem começar a arrecadar dinheiro para suas campanhas por meio de financiamento coletivo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/05/2026

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### KASSIO NUNES É SORTEADO RELATOR DE REVISÃO CRIMINAL PARA ANULAR CONDENAÇÃO DE BOLSONARO NO STF

Defesa do ex-presidente protocolou pedido na última sexta-feira em tentativa de reverter condenação relacionada à trama golpista

**Por Hugo Henud**

O ministro Kassio Nunes Marques foi sorteado nesta segunda-feira, 11, relator do pedido de revisão criminal apresentado pela defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro ao Supremo Tribunal Federal (STF). A ação foi protocolada na última sexta-feira, 8, e busca anular a condenação de 27 anos de prisão imposta ao ex-presidente por tentativa de golpe de Estado.

O sorteio não contou com os nomes de Cristiano Zanin, Flávio Dino, Alexandre de Moraes e Cármen Lúcia, nomes da Primeira Turma, que julgou Bolsonaro. Além disso, Luiz Fux, integrante da Segunda Turma, mas que também participou do julgamento antes da transferência, também ficou de fora.



**Kassio Nunes é sorteado relator de revisão criminal para anular condenação de Bolsonaro no STF** Foto: Wilton Junior/Estadão

Na petição enviada ao STF, os advogados pedem a absolvição de Bolsonaro dos crimes contra o Estado Democrático de Direito e alegam que o julgamento realizado pela Primeira Turma da Corte foi irregular. O documento tem 90 páginas.

A revisão criminal é assinada pelos advogados Marcelo Bessa e Thiago Lôbo Fleury, ex-assessor do ministro Luiz Fux no Supremo. Fux integrava a Primeira Turma durante o julgamento e votou pela absolvição de Bolsonaro.

Um dos advogados do ex-presidente afirmou ao Estadão que a ação não tem relação com a nova lei da dosimetria aprovada pelo Congresso, que pode reduzir penas de condenados pelos atos golpistas. “A questão da dosimetria deve ser tratada na execução penal e a aplicação da nova lei ocorre no âmbito da execução. Revisão criminal não é recurso. É ação que busca reparar violações legais, dentre outros motivos, em uma ação penal transitada em julgado”, disse Bessa.



O processo que resultou na condenação do ex-presidente foi relatado pelo ministro Alexandre de Moraes. Os advogados ainda pedem manifestação da Procuradoria-Geral da República sobre a ação.

Caso esses pedidos para anulação do caso não sejam acolhidos, a defesa de Bolsonaro requer a absolvição completa do ex-presidente de todos os crimes envolvendo a trama golpista imputados a ele.

Os advogados pedem a revisão das condenações por organização criminosa armada, golpe de Estado e tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito. Segundo a defesa, não houve demonstração concreta de participação individual de Bolsonaro, nem atos executórios que comprovassem tentativa de depor o governo democraticamente eleito com o uso de violência ou grave ameaça.

O pedido inclui também o afastamento das acusações relacionadas aos atos de 8 de janeiro de 2023, como os crimes de dano qualificado e deterioração de patrimônio tombado. A justificativa é de que não há provas de autoria, participação, instigação ou vínculo subjetivo de Bolsonaro com os executores dos ataques à sede dos Três Poderes.

Ao final, os advogados pedem autorização para apresentar e usar todas as provas permitidas pela lei para tentar comprovar os argumentos da defesa no processo.

Em setembro do ano passado, a Primeira Turma do STF condenou Bolsonaro a 27 anos e 3 meses de prisão pelos crimes de organização criminosa armada, golpe de Estado, tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito, deterioração de patrimônio tombado e dano qualificado contra o patrimônio da União. Os outros sete réus envolvidos na trama golpista também foram condenados pelos mesmos crimes, em um placar de 4 a 1.

Na última sexta-feira, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), promulgou a Lei da Dosimetria, que prevê a revisão das penas dos condenados por crimes contra o Estado Democrático de Direito. O projeto havia sido vetado totalmente por Lula em 8 de janeiro deste ano, durante solenidade no Palácio do Planalto em memória dos três anos dos atos antidemocráticos.

Em 20 de abril, o Congresso derrubou, por 49 votos a 24 no Senado, o veto presidencial e beneficiou diretamente o Bolsonaro. Na Câmara, a derrubada do veto foi aprovada por 318 votos a 144, com cinco abstenções. Com a derrubada do veto, o ex-presidente poderia ter sua pena reduzida para 20 anos.

Em abril deste ano, o ex-presidente teve prisão domiciliar humanitária concedida por Moraes em março, com prazo inicial de 90 dias, para se recuperar da broncopneumonia. Antes, ele cumpria pena no 19.º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal, conhecido como Papudinha.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2026*

## **EUA IMPÕEM NOVAS SANÇÕES PARA IMPEDIR VENDA DE PETRÓLEO IRANIANO À CHINA**

Medida ocorre poucos antes da visita de Trump a Pequim para encontro com Xi Jinping

**Por Redação**

Os Estados Unidos sancionaram nesta segunda-feira, 11, doze pessoas e entidades ligadas a Teerã, acusadas de “facilitar” a venda e o envio de petróleo iraniano para a China, poucos dias antes da visita do presidente Donald Trump a Pequim.

Vários membros da Guarda Revolucionária, o exército da República Islâmica, assim como empresas de Dubai e Hong Kong, foram incluídos na lista de restrições do órgão governamental americano OFAC, segundo um comunicado do Departamento do Tesouro.

Na véspera da partida de Trump para a China, a Casa Branca divulgou uma lista dos líderes empresariais que devem estar em Pequim com o presidente. Trump deve partir de Washington na terça-feira, 12, e participar de reuniões com Xi Jinping no final da semana. Após a divulgação da lista pela Casa Branca, a Cisco informou que seu diretor executivo, Chuck Robbins, não poderá comparecer.



**Donald Trump e Xi Jinping Foto: Haiyun Jiang/NYT**

A inclusão de Elon Musk na delegação é o mais recente sinal de que o homem mais rico do mundo restaurou seu relacionamento com o presidente. Musk atuou como principal assessor de Trump e supervisionou os esforços do governo para reformar a burocracia federal. Ele deixou o governo em maio do ano passado após um desentendimento com o presidente, mas os dois homens restabeleceram seu relacionamento nos últimos meses.

Jensen Huang, diretor executivo da Nvidia, não foi convidado e não irá à China esta semana, segundo uma pessoa a par dos planos de Huang. Sua ausência ocorre no momento em que a Nvidia, a empresa mais valiosa do mundo, aguarda aprovação tanto da China quanto dos Estados Unidos para começar a enviar um dos primeiros modelos dos chips de IA da empresa, o H200, para a China.

Autoridades americanas afirmaram que Trump deseja discutir a criação de um conselho de investimentos e um conselho de comércio com a China, e a delegação inclui líderes empresariais de uma ampla gama de setores. / COM INFORMAÇÕES DE NYT E AFP

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 11/05/2026*

## **NOVOS ESTÍMULOS DO GOVERNO LULA NA ECONOMIA EM ANO ELEITORAL JÁ SOMAM R\$ 140 BILHÕES**

Isenção do Imposto de Renda, novo Desenrola e programas de estímulo ao crédito devem impulsionar consumo, mas também pressionar a inflação

**Por Alvaro Gribel**

BRASÍLIA - Em meio às críticas de integrantes do governo sobre o alto nível da taxa de juros no País, o governo Lula já anunciou R\$ 140 bilhões em medidas que vão estimular o crescimento, mas também pressionar a demanda e, conseqüentemente, a inflação em ano eleitoral.

Segundo levantamento feito pelo banco BTG Pactual, dez propostas já estão em vigor ou em fase de implementação. Entre elas estão a ampliação da isenção do Imposto de Renda (IR) até R\$ 5 mil mensais e políticas de crédito para caminhoneiros e para o Minha Casa, Minha Vida, além de programas para isentar os custos da energia para famílias de baixa renda.

Ao contrário de governos anteriores, que focaram na ampliação das despesas primárias — com impacto direto nas contas públicas —, desta vez o governo Lula procurou acelerar as propostas “parafiscais”, ou seja, sem impacto direto no Orçamento. Segundo o economista Fábio Serrano, do BTG, o cálculo considera o “efeito líquido” das medidas sobre a economia.



**O presidente Lula, durante a cerimônia de assinatura da medida provisória do Novo Desenrola Foto: Wilton Junior/Estadão**

“Os R\$ 140 bilhões são o que a gente calcula a mais de estímulo, entre 2025 e 2026, sem que haja impacto primário

sobre as contas públicas. No caso das medidas de crédito, por exemplo, nós deduzimos da conta o pagamento das dívidas e contabilizamos o que entendemos ser o adicional sobre a economia”, explicou.

Procurado, o Ministério da Fazenda afirmou, por meio de nota, que, desde o início do governo, 72 matérias de perfil econômico foram aprovadas pelo Congresso, sendo 40 com participação direta da pasta.

### Estímulos do governo em ano eleitoral (parafiscal)

Programa	Estimativa (R\$ bi)
Isenção IRPF	31.0
Move Brasil 1 e 2 (caminhões)	29.7
Consignado	24.0
Novo Modelo de Crédito Imobiliário	22.3
Desenrola 2.0 + FGTS	16.1
Reforma Casa Brasil	12.9
MCMV – Faixa 3 e 4	6.5
Luz do Povo	4.3
Saque FGTS	3.5
Gás do Povo	1.6
Restrições Saque Aniversário	-12.5
<b>Total</b>	<b>139.4</b>

Table: BTG Pactual • [Get the data](#)

“O que mostra uma pasta operando em sintonia com as demandas de mudança da sociedade. Medidas como a isenção do Imposto de Renda até R\$ 5 mil, o consignado do trabalhador privado, o Desenrola e a regulação das bets têm efeito direto sobre a vida das pessoas.”

O maior estímulo vem da isenção do Imposto de Renda até a faixa de R\$ 5 mil, uma das principais bandeiras eleitorais do presidente Lula, e que entrou em vigor no início do ano. Pelas contas do BTG, haverá uma injeção de R\$ 31 bilhões na economia, gasto que foi compensado pela tributação da renda de quem ganha mais de R\$ 50 mil mensais.

Apesar disso, a proposta tem causado frustração na ala política do governo, já que as pesquisas de intenção de votos não têm capturado melhora na avaliação presidencial pelos efeitos da medida. Na semana passada, o ex-ministro da Fazenda Fernando Haddad, pré-candidato ao governo de São Paulo, fez uma publicação nas redes sociais exaltando a proposta.

“No quinto dia útil, muita gente percebeu algo a menos no holerite: a linha do Imposto de Renda. Quinze milhões de brasileiros que ganham até R\$ 5 mil por mês não vão mais precisar pagar imposto de renda. E você, o que faria com esse dinheiro a mais?”, publicou Haddad.

Segundo Serrano, o BTG revisou de 1,7% para 1,9% a projeção de crescimento do PIB deste ano, mas também subiu a projeção de inflação, de 4,7% para 4,9%. A maior explicação para a piora da inflação está no impacto da guerra no Irã, mas as medidas de estímulo também contribuem para pressionar a inflação de serviços.

“Os dados de inflação têm sido revisados para cima, recorrentemente, a gente vê uma inflação de serviços bastante pressionada. Então, uma parte dessa história pode ser a guerra, mas há também uma concentração de estímulos na economia neste primeiro semestre. O PIB, depois de ter ficado estagnado no final de 2025, agora deve voltar a acelerar”, afirmou.

Como as medidas são “parafiscais”, o impacto sobre o primário deve ser limitado. Ainda assim, o último Boletim Macro Fiscal, com estimativas do mercado financeiro, projeta que o governo terá um déficit primário de R\$ 50 bilhões este ano.

O resultado ficará abaixo da meta de R\$ 34 bilhões estipulada pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para este ano. Ainda assim, o governo irá cumprir a meta, porque poderá excluir despesas autorizadas em lei, como gastos com precatórios.

No final de abril, o governo anunciou a expansão do programa Move Brasil, com R\$ 21,2 bilhões em crédito para a compra de caminhões, ônibus e outros veículos pesados.



“A nova etapa do programa — que antes só financiava a compra de caminhões — passa a incluir também o financiamento de ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários (como reboques e carrocerias, por exemplo), aumentando o seu público-alvo e o volume de recursos disponíveis”, disse o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Mdic) em nota.

Segundo a pasta, as linhas têm juros abaixo dos praticados pelo mercado e prazo de pagamento de até dez anos, o dobro do prazo da linha da primeira etapa do programa. O BNDES será o órgão que vai operacionalizar esses empréstimos.

Outras políticas de crédito são as alterações feitas nas regras do consignado privado, que podem injetar R\$ 24 bilhões, o novo modelo de crédito imobiliário, com R\$ 22,3 bilhões, além do Reforma Casa Brasil, R\$ 12,9 bilhões, o Minha Casa, Minha Vida, faixas 3 e 4, outras R\$ 6,5 bilhões.

A nova fase do programa Desenrola, mais a permissão de uso do FGTS para abater dívidas, pode injetar outros R\$ 16,1 bilhões na economia.

Para o economista Luis Otávio Leal, da G5 Partners, do ponto de vista da inflação, o Desenrola é o programa que mais pode estimular o consumo e dificultar a vida do Banco Central em seguir com os cortes de juros.

“Difícil dizer que um programa para reduzir o ônus da dívida sobre o trabalhador é ruim, mas, do ponto de vista da política monetária, é”, afirmou.

“Estávamos vendo um descolamento entre o crescimento da renda e o aumento do consumo, e isso tinha a ver com o nível de endividamento da população. Portanto, se você reduz o impacto do serviço da dívida sobre a renda do consumidor, essa relação entre crescimento da renda e crescimento do consumo vai voltar a se intensificar”, explicou.

No setor de energia, o governo lançou dois programas voltados para diminuir o peso das contas para trabalhadores de baixa renda, o que deve ampliar a renda disponível para o consumo. O Luz do Povo dará gratuidade total na conta para famílias com baixo consumo e inscritas no CadÚnico, enquanto o Gás do Povo dará gratuidade na recarga do botijão de gás de cozinha para famílias com renda per capita de até um salário mínimo.

Por outro lado, calcula Serrano, haverá uma retração de R\$ 12,5 bilhões em estímulos pelas mudanças que o governo fez nas regras do saque-aniversário.

“É o único efeito negativo, de uma lista de 11 medidas. É uma proposta do ano passado. O governo restringiu as regras que disciplinavam como as famílias poderiam usar o saque-aniversário do FGTS como colateral para pegar empréstimo”, explicou.

Nas próximas semanas, o governo Lula ainda deve anunciar uma ampliação do programa Desenrola, voltado para pessoas adimplentes, mas que estão endividadas, e também para trabalhadores informais.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 11/05/2026**

## **FROTA CAMINHA PARA TRANSFORMAÇÃO, E ELÉTRICOS E HÍBRIDOS DEVEM SALTAR DE 1,4% PARA 24% EM 4 ANOS**

Relatório aponta que Brasil deve passar por mudança semelhante à dos carros flex, que chegaram em 2003 e hoje dominam 77% da frota; mudança ocorre em meio a um cenário de envelhecimento

**Por Cleide Silva**

A frota de veículos em circulação pelo Brasil, hoje a mais velha em três décadas, caminha para uma mudança gradual em seu perfil. Carros elétricos e híbridos, que eram apenas 0,1% em 2016, agora

chegam a 1,4%. Estima-se que, nos próximos quatro anos, esse número chegue a 24% da frota brasileira, segundo a Bright Consulting.

Além das marcas chinesas que chegam ao Brasil com foco em eletrificados, quase todas as montadoras tradicionais estão lançando produtos no segmento, a maior parte de híbridos flex. No ano passado foram vendidos 285,4 mil automóveis híbridos e elétricos, alta de 60,8% em relação a 2024.

Segundo o diretor de Economia e Mercados do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), George Rugitsky, o País deve passar por uma transformação semelhante à dos carros flex, que começaram a chegar em 2003 e hoje dominam 77% da frota. “Vamos ver o mesmo fenômeno com os híbridos flex, que terão uma fatia importante do mercado”, diz ele.



***Renovação da frota ainda não avança porque depende do aumento da venda de veículos zero e da retirada dos muito velhos de circulação Foto: Taba Benedicto/Estadão***

Essa transformação ocorre em meio a um cenário de envelhecimento da frota no País, atualmente com idade média de 11 anos. Modelos com mais de 16 anos representam 26% dos 48,8 milhões de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus em uso. Os mais novos, com até cinco anos, somam 23%.

Esse fenômeno traz impactos. Veículos com mais de 20 anos, que são 5,6% do total em circulação (2,73 milhões), poluem até 40 vezes mais que um novo. Também são mais propensos a acidentes com mortes, por não terem itens de segurança hoje obrigatórios, e a provocar congestionamentos quando quebram em vias públicas.

Os dados fazem parte do “Relatório da frota circulante em 2025”, realizado anualmente pelo Sindipeças.

### **Envelhecimento**

Apesar da chegada de eletrificados e de carros com mais conteúdo tecnológico, a renovação da frota ainda não avança porque depende do aumento da venda de veículos zero e da retirada dos muito velhos de circulação. Com o mercado estagnado em cerca de 2 milhões de veículos ao ano desde 2015 e a preservação dos antigos, a atualização demora a ocorrer.

Uma frota com idade média de 11 anos não era registrada desde 1994. Em 2012 e 2013, quando as vendas ficaram próximas de 4 milhões de veículos, essa média caiu para 8,5 anos. Hoje, mais da metade dos veículos (55,4%) têm entre 11 e 20 anos, ante 33,6% há dez anos. Aqueles com 6 a 10 anos são 21,3% (ver quadro). Somados aos de até cinco anos, eram 66,4% da frota e hoje são 44,6%, ou seja, houve uma inversão.

A maior parte da frota (63,4%) está concentrada em cinco Estados, com São Paulo à frente (28%). O estudo do Sindipeças considera uma taxa anual média de 1,5% de obsolescência (veículos que param de circular por perda total ou desmanches). Seu objetivo é apoiar as empresas do setor na definição da produção de peças para reparo e manutenção da frota.

Já os números contabilizados pelo Detran são diferentes. Segundo o órgão, São Paulo, por exemplo, tem frota ativa de 20,4 milhões de veículos, dos quais 15% têm até cinco anos e 30%, mais de 20 anos.

Por categorias, o relatório do Sindipeças mostra que a frota mais envelhecida é a de caminhões, com média de 12 anos e 3 meses. Em seguida estão os automóveis (11 anos e 5 meses), ônibus (11 anos e 3 meses) e comerciais leves (8 anos e 11 meses).



### Inspeção e renovação

Para Rugitsky, uma economia mais forte e juros mais baixos poderiam estimular a compra de carros novos. Já a inspeção veicular ou a renovação da frota ajudariam a retirar os veículos que não tenham as mínimas condições de circulação. Ambos os programas são defendidos pelo setor automotivo há mais de duas décadas.

De acordo com Cássio Pagliarini, diretor e sócio da Bright Consulting, vários estudos indicam que um veículo de 20 anos polui 40 vezes mais que um atual, pois os novos precisam atender normas mais rígidas de emissões. Ele defende a inspeção veicular, que é realizada “em qualquer país decente”.

“O discurso de que vamos prejudicar os autônomos (no caso dos caminhões) com menos capacidade financeira é uma realidade, porém estamos protegendo uma parcela pequena da sociedade e prejudicando todo o resto”, reforça Rugitsky. Ele ressalta os malefícios da poluição na saúde, o consumo maior de combustível e os acidentes, que aumentam o custo da saúde para o governo.

De acordo com a pesquisa, o Brasil mantém a mesma média registrada em 2024 de 4,4 habitantes por veículo, similar à China (4,3). No México, a relação é de 2,4; na Argentina, de 2,6; na Colômbia, de 3,4; e no Chile, de 3,1. Levando em conta apenas a população economicamente ativa, há um veículo no País para cada 2,2 pessoas, relação que teve poucas variações nos últimos dez anos.

### Motos elétricas em alta

Enquanto a frota de automóveis cresceu apenas 1,2% em relação a 2024, para 39,5 milhões de unidades, a de motocicletas aumentou 4,1%, somando 14,9 milhões. Ela também é mais jovem, com idade média de 7 anos e 8 meses, similar à de 2018.

A procura é crescente para serviços de delivery e e-commerce, explica Rugitsky. O crédito caro também leva parte dos consumidores a optar pela moto no lugar do automóvel.

A demanda maior por motocicletas também está acelerando a oferta de modelos elétricos, que são mais econômicos, menos poluentes e menos barulhentos. Em 2025, foram comercializadas 8,5 mil unidades, volume 17% maior que no ano anterior, porém ainda insignificante em relação ao mercado total, que foi de quase 2,2 milhões de unidades.

O Grupo DBS vai inaugurar em junho uma nova fábrica para mais do que dobrar sua capacidade produtiva de motos elétricas na Zona Franca de Manaus. O grupo já tem uma planta na região e é especializado em atender marcas que terceirizam a produção de motos, bicicletas e patinetes elétricos.

Neste ano, a DBS vai produzir 15 mil motos elétricas para a Vammo, startup de tecnologia voltada à locação, por assinatura, desse tipo de veículo para operações de delivery. “Será o maior volume já produzido na Zona Franca de motos elétricas”, diz Ricardo Duco, diretor comercial e de marketing da DBS.

Foi essa demanda que levou a empresa a instalar a nova planta com capacidade anual de 30 mil motos e 60 mil bicicletas elétricas, informa Duco. Segundo ele, assim como os automóveis, a moto elétrica é mais cara, mas o retorno vem rápido com a redução de gastos com combustível e óleo. “Comparado a uma moto a gasolina de 160 cilindradas, a economia mensal é de R\$ 600 a R\$ 800”, diz.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2026*

**REFORMA TRIBUTÁRIA PODE VIRAR ARMADILHA ELEITORAL PARA LULA COM SENSÇÃO DE MAIS IMPOSTO**

No programa 'Não vou passar raiva sozinha', colunista afirma que governo terá de comunicar a entrada em vigor de dois novos impostos a partir de 1º de janeiro em substituição a outros existentes hoje

### **Por Redação**

Acusado de aumentar impostos nos últimos três anos, o governo Lula tem uma armadilha pela frente: precisará comunicar à população que, a partir de 1.º de janeiro de 2027, a CBS substituirá o PIS/Cofins e ainda terá de avançar na regulamentação do Imposto Seletivo, que também começa a valer na mesma data. Tudo isso em plena eleição presidencial.

“Tecnicamente, nada disso é uma surpresa. A CBS e o Imposto Seletivo estão dentro da reforma tributária. Não é um calendário que surgiu do nada no colo do governo às vésperas da eleição”, afirma a colunista do Estadão Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax. Segundo ela, a questão é que a maioria das pessoas não acompanha a reforma tributária nem o calendário da Emenda Constitucional.



“Para quem está fora do debate técnico, a discussão aparece de um jeito muito mais simples e muito mais brutal: é o governo apresentando dois novos impostos em ano eleitoral”, explica a Duquesa no programa Não vou passar raiva sozinha. Num governo que já vem desgastado pelo meme de “Taxad”, pela lista de aumento de tributos e pela sensação de que toda hora aparece uma nova cobrança no nosso bolso, a reforma tributária pode virar uma armadilha gigante em pleno ano eleitoral.

### **Governo Lula terá de apresentar CBS e Imposto Seletivo que começam em 1º de janeiro de 2027 Foto: SEAUD/PR**

A Duquesa explica que a reforma tributária é um dos grandes feitos institucionais do governo Lula. “Você pode até não concordar com ela, mas aprovar uma reforma dessa dimensão depois de décadas de discussão em um País que tem União, Estados, municípios e lobbies saindo até do rejunto do Congresso, isso não é pouca coisa.”

Mas comunicar a mudança dos tributos num momento de eleição não é politicamente uma história “bonita”. “Contribuinte também é eleitor. E esse eleitor já tem a sensação de que, nesse País, imposto aumenta todo dia.” Portanto, por mais que o Imposto Seletivo já estivesse previsto na reforma, por mais que ele faça parte de um redesenho de uma cobrança que hoje já existe, a mensagem vai chegar de outro jeito: “No ouvido do eleitor, depois de três anos de desgaste tributário, a frase vai soar muito mais como um simples ‘Vem mais imposto por aí!’”.

Para a Duquesa, essa é uma frase mortal para qualquer governo que já carrega uma “pecha de aumentar imposto”. Transição é um negócio muito difícil de comunicar. O risco agora é exatamente esse. O governo vai precisar explicar para o contribuinte, que também é eleitor, que a CBS não deve ser vista como um simples acréscimo de imposto porque ela está substituindo impostos que existiam. Ele vai precisar explicar que o Seletivo não é uma surpresa, porque estava previsto desde 2023. E, além disso, vai precisar mostrar que a reforma organiza uma tributação que hoje já existe, só que de um jeito confuso, espalhado e, às vezes, escondido ali no preço que a gente paga.

### **Programa**

Todas as quintas-feiras, às 9h30, a Duquesa de Tax faz reacts (comentários sobre outros vídeos ou entrevistas) do noticiário econômico no Estadão. Além disso, tem o programa semanal Não vou passar raiva sozinha. Os vídeos inéditos vão ao ar sempre às segundas-feiras, às 9h30, para assinantes do Estadão. Cortes do programa são distribuídos ao longo da semana nas redes sociais e na Rádio Eldorado. A atração também tem uma versão em podcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/05/2026

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### SENADORES DOS EUA PEDEM QUE TRUMP 'MANTENHA POSIÇÃO FIRME' SOBRE CONSTRUÇÃO NAVAL COM XI

Durante encontro na Coreia do Sul, em outubro, presidentes americanos e chinês concordaram em suspender por um ano as taxas recíprocas sobre navios dos dois países

*Por Andrea Shalal, Em Reuters — Washington*



*O presidente dos EUA, Trump, participa de um evento sobre saúde materna na Casa Branca, em Washington, D.C. — Foto: REUTERS/Evelyn Hockstein*

Um grupo bipartidário de senadores dos Estados Unidos pediu nesta segunda-feira (11) ao presidente Donald Trump que mantenha as medidas comerciais propostas por seu governo para reconstruir a indústria naval americana e não faça concessões durante o encontro com o presidente chinês, Xi Jinping.

Os senadores democratas Tammy Baldwin, de Wisconsin, e Mark Kelly, do Arizona, além dos republicanos Tim Scott, da Carolina do Sul, e Todd Young, de Indiana, afirmaram em carta enviada nesta segunda-feira que o esforço de décadas da China para “dizimar a construção naval americana” exige o uso máximo das medidas comerciais dos EUA.

Durante encontro na Coreia do Sul, em outubro, Trump e Xi concordaram em suspender por um ano as taxas recíprocas sobre navios dos dois países, evitando cerca de US\$ 3,2 bilhões anuais em tarifas para grandes embarcações construídas na China que atracam em portos americanos. As taxas dos EUA voltarão a vigorar em 10 de novembro, a menos que seja acordada uma nova suspensão.

Os EUA anunciaram inicialmente as taxas portuárias em abril de 2025 para tentar reduzir o domínio chinês sobre a indústria marítima global, após uma investigação americana concluir que o controle da China sobre os setores marítimo, logístico e de construção naval foi impulsionado por práticas desleais.

Trump se reunirá com Xi na China nos dias 14 e 15 de maio em uma cúpula que deverá ser dominada pela guerra envolvendo o Irã, conflito que ampliou as tensões entre Washington e Pequim. A China continua sendo a maior compradora de petróleo iraniano, apesar da pressão do governo Trump.

“Os Estados Unidos estão em um ponto de inflexão e não podem ceder mais espaço à República Popular da China”, escreveram os senadores na carta, divulgada inicialmente pela Reuters. “Pedimos que o senhor mantenha uma posição firme durante essas negociações enquanto trabalhamos juntos para implementar medidas comerciais e avançar com a SHIPS for America Act para equilibrar as condições de competição.”

A Casa Branca não comentou imediatamente o assunto.

O projeto de lei, apresentado no Senado e na Câmara dos Representantes dos EUA no ano passado, prevê créditos tributários para investimentos em estaleiros e produção doméstica, além de autorizar

US\$ 2,5 bilhões em financiamento ao longo de uma década para projetos de construção naval nos EUA, entre outras medidas.

A participação da China na indústria global de construção naval, estimada em US\$ 150 bilhões, saltou de cerca de 5% em 2000 para mais de 50% em 2023, impulsionada principalmente por subsídios governamentais. Já a participação dos estaleiros americanos, antes dominantes, caiu para menos de 1%. Coreia do Sul e Japão aparecem em seguida entre os maiores construtores navais do mundo.

A ameaça de taxas americanas levou temporariamente a uma queda de 25% nos pedidos feitos a estaleiros chineses na primavera passada, embora as encomendas tenham se recuperado mais tarde após o adiamento das tarifas, escreveram os senadores.

“A queda repentina nos pedidos à indústria naval chinesa mostra que, quando seu governo age sobre essa questão, a indústria marítima global presta atenção”, afirmaram os parlamentares, classificando as taxas portuárias como “uma medida urgente e crítica necessária para fortalecer a base industrial dos EUA, expandir a economia e proteger a segurança nacional”.

Fonte: *Valor Econômico* - SP  
Data: 11/05/2026

## APÓS DOIS MESES DE BLOQUEIO, APENAS NOVE DE 53 NAVIOS RETIDOS CONSEGUIRAM DEIXAR ORMUZ, MOSTRAM DADOS

Segundo levantamento, 79% das embarcações pertencentes às 10 maiores transportadoras marítimas do mundo que ficaram retidas no Golfo Pérsico continuam na região

Por *Laura Lopes, Valor* — São Paulo



***Petroleiros ancorados no Estreito de Ormuz, perto da Ilha de Qeshm, no Irã, ao nascer do dia 18 de abril de 2026 — Foto: AP Photo/Asghar Besharati***

Mais de dois meses após o bloqueio do tráfego comercial no Estreito de Ormuz, provocado pela guerra entre EUA e Israel contra o Irã, iniciada em 28 de fevereiro, apenas nove dos 53 navios presos na região conseguiram deixar a via marítima, uma taxa de 17%, segundo dados da empresa de análise marítima Kpler.

Dois navios da Cosco Shipping precisaram realizar uma segunda tentativa para atravessar o estreito com sucesso. A companhia chinesa foi a única entre as grandes armadoras a conseguir retirar embarcações da via marítima após novas tentativas de passagem, ao retirar dois de seus cinco porta-contêineres do Golfo Pérsico.

Segundo o levantamento, 79% dos 53 navios pertencentes às 10 maiores transportadoras marítimas do mundo que ficaram retidos no Golfo Pérsico continuam na região. Dados de embarcações presentes na região do Estreito de Ormuz — Foto: Reprodução/Kpler

● Ainda aguardando dentro do Golfo	42	79%
● Saida concluída com sucesso.	9	17%
● Apreendido pelas autoridades iranianas	2	4%
● Danificado por destroços	1	2%

Os dados da Kpler mostram que a CMA CGM é uma das companhias mais expostas à crise, com 15 navios na região e 13 ainda presos, o equivalente a uma taxa de retenção de 87%. A MSC Mediterranean Shipping Company, por sua vez, tinha 14 embarcações na área, das quais duas foram apreendidas pelas autoridades iranianas e outras oito continuam retidas.

Na avaliação da Kpler, a situação da MSC é classificada como “a mais delicada”, uma vez que o episódio das apreensões dos navios por Teerã “chamou atenção de seguradoras marítimas e equipes jurídicas em todo o mundo”, de acordo com relatório publicado pela empresa em 7 de maio.

A Maersk mantém cinco de seus seis navios ainda presos no Golfo. Já as companhias Wan Hai Lines, Evergreen Marine, Yang Ming Marine Transport, Ocean Network Express e HMM não conseguiram retirar nenhuma embarcação da região, o que representa uma taxa de retenção de 100%. A Kpler apontou que, em condições normais, “essas embarcações já teriam completado duas ou três viagens adicionais nesse período”.

OPERADORA	EMBARCAÇÕES PRESAS	ESCAPOU	APREENDIDO	AINDA DENTRO	TAXA DE ESCAPE
CMA CGM	15	2	0	13	13%
MSC	14	4	2	8	29%
COSCO	5	2	0	3	40%
Sempre-verde	3	0	0	3	0%
Yang Ming	3	0	0	3	0%
UM	3	0	0	3	0%
HUM	2	0	0	2	0%
Wan Hai	1	0	0	1	0%
Outro	7	1	0	6	14%

Dados de embarcações presentes na região do Estreito de Ormuz separados por empresas — Foto: Reprodução/Kpler

### **Dados de embarcações presentes na região do Estreito de Ormuz separados por empresas — Foto: Reprodução/Kpler**

Ainda conforme análise da Kpler, o sucesso da Cosco Shipping sugere que embarcações de bandeira chinesa podem estar operando sob “uma lógica diplomática e de risco diferente da aplicada às empresas ocidentais”.

A empresa de análise marítima também enfatiza que as embarcações retidas “geram receita zero”, visto que continuam “consumindo combustível, gerando custos portuários e mantendo tripulações mobilizadas sob condições extraordinárias”.

**“Isso [crise de retenção em Ormuz] deixa 42 embarcações, suas tripulações, cargas e capital presos em uma situação de limbo comercial indefinido” afirmou a Kpler.**

Outro ponto de preocupação é que as rotas alternativas não são economicamente viáveis para os navios que transportam cargas pesadas, volumosas e de baixo valor agregado, ao contrário do que ocorre com os transportadores de produtos de alto valor ou urgentes, como alimentos, medicamentos e eletrônicos. Nestes últimos casos, houve absorção dos custos extras de rotas terrestres e desvios emergenciais.

Além disso, os portos que passaram a absorver o tráfego desviado do Golfo operam muito acima de seus padrões históricos, segundo a Kpler. Entre os principais terminais sob pressão estão Salalah, em Omã, Khor Fakkan, nos Emirados Árabes Unidos, e centros de transbordo espalhados pelo Oceano Índico. A empresa tem monitorado indicadores como congestionamento, filas de embarcações e tempo médio de espera nesses portos.

A Kpler destacou, por fim, que Khor Fakkan, Sohar (Omã) e Jeddah (Arábia Saudita) estão atualmente entre os terminais mais vulneráveis ao aumento da sobrecarga logística. Para a empresa, o monitoramento permite identificar sinais antecipados de saturação antes que os impactos se espalhem por toda a cadeia global de suprimentos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/05/2026*

### **SEGUNDO NAVIO DE GNL DO CATAR SEGUE POR ORMUZ RUMO AO PAQUISTÃO, MOSTRAM DADOS**

Movimento reforça que tráfego de embarcações pela hidrovia está sendo autorizado caso a caso em meio aos riscos persistentes do conflito na região

*Por Reuters — Londres*



**Navios e barcos no Estreito de Ormuz , Musandam, Omã — Foto: REUTERS/Stringer/Foto de Arquivo**

Um segundo navio do Catar carregado com gás natural liquefeito (GNL) atravessa o Estreito de Ormuz poucos dias após a passagem da primeira carga sob um acordo envolvendo Irã e Paquistão. O movimento reforça que o tráfego de embarcações pela hidrovia está sendo autorizado caso a caso em meio aos riscos persistentes do conflito na região.

A embarcação Mihzem, com capacidade de 174 mil metros cúbicos, partiu de Ras Laffan e segue em direção nordeste ao Porto Qasim, no Paquistão, onde deve chegar em 12 de maio, segundo dados de navegação da Lseg.

Essa seria a segunda travessia bem-sucedida de um navio catari de GNL por Ormuz desde o início da guerra com o Irã.

No sábado, o navio de GNL Al Kharaitiyat iniciou a travessia de Ormuz pela rota norte aprovada pelo Irã e, no domingo, conseguiu atravessar o estreito.

O GNL está sendo vendido pelo Catar ao Paquistão, mediador na guerra, sob um acordo de governo para governo, segundo duas fontes familiarizadas com o assunto em 9 de maio. Elas afirmaram que o Irã aprovou o carregamento para ajudar a fortalecer a confiança com o Catar e o Paquistão.

Outros dois navios carregados com GNL catari devem seguir para o Paquistão nos próximos dias, disseram as fontes.

O Paquistão vem discutindo com o Irã a permissão para que um número limitado de navios de GNL atravesse o estreito, já que Islamabad precisa urgentemente enfrentar sua escassez de gás, afirmou uma fonte informada sobre o acordo à Reuters em 9 de maio.

O Irã concordou em ajudar, e os dois lados estão coordenando a passagem segura da primeira embarcação transportando gás fornecido sob o acordo do Paquistão com o Catar, seu principal fornecedor de GNL, acrescentou a fonte.

No início deste mês, a Adnoc, dos Emirados Árabes Unidos, conseguiu enviar dois navios de GNL pelo estreito após os sinais de rastreamento terem sido desligados, segundo dados de navegação, ressaltando os riscos elevados e a sensibilidade operacional na hidrovia.

O Catar é o segundo maior exportador mundial de GNL, com embarques destinados principalmente a compradores na Ásia. Ataques iranianos retiraram de operação 17% da capacidade de exportação de GNL do país, e os reparos devem manter fora de serviço 12,8 milhões de toneladas métricas por ano do combustível durante três a cinco anos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/05/2026*

### **FLUXO ESTRANGEIRO NO MERCADO BRASILEIRO É SINAL CLARO DE CONFIANÇA DO INVESTIDOR, DIZ B3 SOBRE IPO DA COMPASS**

Na oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da Compass, que pertence ao grupo Cosan, os investidores de fora ficaram com cerca de 60% da operação

**Por Fernanda Guimarães, Valor — São Paulo**



**Compass — Foto: Divulgação**

A vice-presidente de pós-negociação da B3, Viviane Basso, disse no evento de estreia da Compass na bolsa que o fluxo de capital estrangeiro que tem ingressado no mercado local é um "sinal claro de confiança do investidor".

Na oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da Compass, que pertence ao grupo Cosan, os investidores de fora ficaram com cerca de 60% da operação, que marcou a quebra de uma seca de quase cinco anos sem IPOs na bolsa brasileira. A oferta girou R\$ 3,2 bilhões, com uma demanda de aproximadamente três vezes o volume ofertado.

A executiva de B3 aponta que a queda de juros na economia brasileira torna o mercado de capitais local mais atrativo e que a oferta da Compass marca uma reabertura de janela. Leia também: **Ciro Nogueira contrata novo advogado para atuar no caso Master A nova pesquisa Quaest para presidente após o encontro de Lula e Trump**

“Várias empresas que já estão com registro na CVM (Comissão de Valores Mobiliários) estão bastante próximas do próximo passo, que é uma abertura de capital na B3”, afirma, lembrando, contudo, que 2026 é um ano eleitoral, historicamente marcado por mais volatilidade.

Ainda na cerimônia de seu debute, o presidente da Compass, Antonio Simões, disse que a trajetória da companhia rumo a sua abertura de capital começou em 2020, ano em que a companhia foi criada, após reunir os ativos de gás da Cosan. "Hoje é um dia importante que reforça a qualidade de nosso time e nossos ativos", afirmou ontem antes do toque do sino que marcou o início das negociações das ações.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/05/2026*

### **ELETRIFICAÇÃO: SOLUÇÃO ESTRUTURAL PARA A CRISE?**

A eletrificação introduz um novo elemento de risco: uma excessiva dependência da China

Por Clarissa Lins



## **Parque eólico com painéis solares em Santa Catarina — Foto: GETTY IMAGES**

A guerra no Oriente Médio já ultrapassou 60 dias. Neste período, a volatilidade do preço do barril de petróleo foi ímpar, flutuando ao sabor das notícias diárias. No mundo real, a escassez de produtos já é uma realidade em grande parte da Ásia e paira como uma ameaça crescente em produtos como diesel e querosene de aviação na Europa.

Respostas de curto prazo variam de acordo com a realidade de cada país, indo da adoção de medidas de eficiência energética, redução de demanda por combustível de transporte ou ainda mitigação de repasses de custos mais elevados aos preços ao consumidor final. A prioridade absoluta é sempre a mesma: garantir a segurança energética, mitigando os impactos econômicos do conflito.

### ***A geração doméstica é competitiva em diversas aplicações, em especial na mobilidade urbana e eletricidade***

Tratando-se da segunda guerra com forte impacto no mundo da energia em menos de cinco anos, a pergunta recorrente que se faz é: até quando manteremos o nível de dependência de fontes energéticas fósseis com elevado nível de interferência geopolítica? Haverá aceleração da transição energética?

Pensar para além da gestão da crise impõe uma reflexão sobre os caminhos de longo prazo a serem trilhados. Há duas trilhas possíveis, a saber: (i) continuar apostando nas mesmas fontes energéticas, porém diversificando fornecedores; (ii) repensar a configuração dos sistemas energéticos dependentes de fontes fósseis, rumo à maior eletrificação lastreada em renováveis.

A primeira opção reforça o interesse por áreas produtoras de óleo e gás que sejam percebidas como regiões fora de áreas de conflito, com ambiente de negócios favorável e regulação estável. Analistas identificam as Américas, incluindo o Brasil, como um possível polo de atração de investimentos, mantidas as condições acima citadas. O grande diferencial aqui é comprovar ser um parceiro confiável ao longo do tempo, garantindo um ambiente de negócios competitivo e com previsibilidade de regras.

A segunda trilha requer mudanças estruturais mais profundas, alinhada à transição para longe dos fósseis. A Agência Internacional de Energia (IEA) adota o termo “a era da eletricidade” para descrever o papel crescente e central da eletrificação. Nesta nova era, nenhum país ilustra melhor a transformação em curso do que a China, o primeiro electrostate em escala global. Embora ainda seja o maior consumidor de fontes fósseis e o maior emissor de gases de efeito estufa, o país também é o maior investidor em tecnologias de baixo carbono, notadamente solar, eólica, baterias e veículos elétricos.

Proponho aqui entender melhor suas características e especificidades.

A China atuou, nas últimas duas décadas, como o principal vetor de crescimento da demanda por energia, sendo hoje responsável por 28% da demanda primária global. Tal trajetória, todavia, deu-se historicamente à custa de elevada dependência da importação de fósseis, os quais responderam por mais de 70% do consumo de óleo cru do país em 2023.

De maneira concomitante, o país também se tornou o maior investidor em fontes renováveis ao longo da última década, respondendo hoje por mais de um terço dos investimentos totais em energia limpa, com a alocação de US\$ 630 bilhões. Juntas, fontes fósseis e limpas garantem a segurança energética que a China precisa para suportar seu crescimento econômico e garantir a inclusão social.



Os investimentos em tecnologias de baixo carbono viabilizam maior eletrificação da economia que já chega a 27% na China (vs 21% na média global), alterando a configuração do setor elétrico e da matriz de transportes. A âncora para tal transformação está no aumento consistente da geração de energia renovável: as fontes solar e eólica atenderam, em 2025, a 94% do crescimento da demanda por eletricidade no país, ao passo que a contribuição da geração térmica a carvão declinou pela primeira vez desde 2015. No campo da mobilidade, por sua vez, a opção elétrica (100% e híbrida) já representa mais da metade das vendas de veículos leves no país.

Em termos macroeconômicos, o governo chinês sustenta que os investimentos nos diferentes elos da cadeia de tecnologias de baixo carbono, incluindo não apenas a geração limpa, mas também recursos alocados em sistemas inteligentes de transmissão, soluções de armazenamento de energia e mobilidade elétrica, responderam por 10% do crescimento do PIB em 2024.

Os ganhos de escala proporcionados pelos investimentos maciços tornaram tais tecnologias competitivas em escala global. O custo de geração solar fotovoltaica, por exemplo, caiu cerca de 90% ao longo dos últimos 15 anos. Segundo a Agência Internacional de Energia Renovável (Irena), quando acoplado a baterias, tal solução energética é hoje mais competitiva com a opção fóssil em diversas regiões do mundo. Assim, as opções existem e são viáveis em diversas áreas.

Se o planejamento de longo prazo e sua implementação consistente foram chave para sedimentar os pilares da estratégia chinesa na área de energia, eles também contaram com apoio fundamental de recursos públicos. De acordo com o FMI, as políticas públicas necessárias ao desenvolvimento de tais cadeias de valor custaram 4% do PIB, algo claramente não replicável em um contexto de restrição fiscal presente em diversas economias do mundo.

A China é hoje o ator dominante de cadeias de baixo carbono, sendo responsável por 81% da produção global de baterias, 79% no caso de placas solares e 72% dos veículos elétricos. Se é verdade que, uma vez instalados nos países, os equipamentos passam a gerar energia localmente, também o é o fato de que a detentora da tecnologia é o país de origem — a China na maioria dos casos. Afasta-se o risco de suprimento de energia, mas amplia-se a dependência de novas cadeias de valor.

Em suma, em um momento em que o mundo avalia as opções de longo prazo à crise energética causada pela guerra no Oriente Médio, a eletrificação surge como parte evidente da solução global. Privilegia a geração doméstica, é competitiva em diversas aplicações, notadamente na eletricidade e na mobilidade urbana. Todavia, tendo em vista o peso desproporcional da China em diversas tecnologias de baixo carbono, também introduz novos elementos de risco a serem avaliados.

Cabe a cada sociedade alavancar suas vantagens competitivas para construir um sistema energético diverso, resiliente e flexível que se adapte às novas condições de contorno.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 11/05/2026*

## FOLHA DE S. PAULO

### FOLHA DE SÃO PAULO - SP

#### COMPASS ESTREIA NA BOLSA COM QUEDA APÓS PRIMEIRO IPO DESDE 2021

- Oferta inicial de ações movimentou R\$ 3,2 bilhões, com preço fixado em R\$ 28 cada
- B3 reconhece que ano é desafiador para IPOs por causa do período eleitoral no país

**Por Felipe Mendes / Jônatas Fuentes**

São Paulo - As ações da Compass, dona da Comgás e controlada pelo grupo Cosan, estrearam na Bolsa nesta segunda-feira (11) com queda de 2,17%, cotadas a R\$ 27,39 cada uma.

As negociações acontecem após uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) que movimentou R\$ 3,2 bilhões, com preço da ação fixado em R\$ 28. A cerimônia da listagem ocorreu na sede da B3, em São Paulo.

Foi o primeiro IPO na Bolsa brasileira desde setembro de 2021, ano em que 46 empresas foram listadas. Desde então, com a disparada dos juros a até 15% ao ano, o mercado paralisou e investimentos em renda fixa, como Tesouro Direto, ganharam a preferência dos investidores.

Na máxima do pregão, os papéis da Compass chegaram a R\$ 28,35 cada, alta de 1,25%. Na mínima, caíram 3,57%, a R\$ 27. O Ibovespa fechou em queda de 1,19%, a 181.908 pontos.



**Cerimônia de abertura de capital da Compass, na sede da B3, em São Paulo, na segunda-feira (11). A companhia, que controla a distribuidora Comgás, estreia sob o ticker PASS3 - Bruno Santos - 11.mai.26/Folhapress**

A empresa está em período de silêncio devido à proximidade da divulgação de resultados. Em um breve discurso durante o evento, o CEO da empresa, Antonio Simões, ressaltou a importância da abertura do mercado de gás natural para o país.

"A gente acredita que o gás natural tem um papel fundamental na segurança energética do país e na competitividade da nossa economia, e vamos seguir na construção de um mercado mais amplo e transparente", disse Simões.

Controlada pela Cosan, a empresa tem como principais ativos a operação da Comgás e o Terminal de Regaseificação de São Paulo, localizado no Porto de Santos. Desde 2021, com a Nova Lei do Gás, esse setor tem atraído competitividade e novos investimentos.

A Compass também é dona da Edge, que em 2023 firmou uma parceria com a Orizon para a construção de uma usina de purificação de biometano em Paulínia, interior de São Paulo. A operação tem capacidade de 180 mil metros cúbicos por dia a partir do biogás gerado no aterro sanitário Ecoparque Paulínia.

No IPO, os principais investidores que colocaram suas ações à disposição do mercado foram a Cosan, fundos da Atmos e da Brasil Capital, além de Bradesco Vida e Previdência e do grupo Bússola. A operação vai servir para reforçar o caixa da Cosan, que tem, entre outras subsidiárias, a Raizen.

Em entrevista à Folha, executivos da B3 classificaram o movimento da empresa como fundamental para destravar os IPOs, mas reconheceram que o ano ainda é desafiador, sobretudo por causa do período eleitoral. Mais de 50 empresas estão com registro na CVM (Comissão de Valores Mobiliários) e poderiam se habilitar para um processo de abertura de capital.

"É possível que tenhamos mais IPOs ainda neste ano, mas reconhecemos que é um ano desafiador por conta das eleições. Historicamente já é um ano mais sensível para IPOs e eu acho que no cenário que temos hoje traz um desafio um pouco maior", disse Flavia Mouta, diretora de listagem e relacionamento da B3.



"Ainda assim, a gente, trabalhando com o mercado, percebe que há perspectivas para novas operações ainda acontecer este ano e, definitivamente, a partir de 2027 em um movimento mais intenso de ofertas."

**Guilherme Peixoto, superintendente de Relacionamento e Governança em Licitações da B3,**

### **em frente ao martelo usado no leilão Rafaela Araújo/Folhapress**

Nos últimos anos, as poucas empresas brasileiras que fizeram movimento de abertura de capitais anteciparam a listagem nos Estados Unidos, em Bolsas como Nasdaq e NYSE. Agibank e PicPay fizeram IPOs nesses moldes nos últimos meses. Geralmente, esse movimento está atrelado à alta volatilidade da Bolsa brasileira, mais suscetível a crises políticas.

A B3 diz que está fazendo um trabalho educacional com as companhias brasileiras para demonstrar as vantagens da listagem no país.

"O que ocorreu foram operações pontuais no mercado americano, com algumas delas tendo ficado órfãs em movimentos mais voláteis nos Estados Unidos", afirma Flavia.

"A gente percebe que são ações muito pontuais que não desvinculam a companhia de onde ela, de fato, opera, que é no mercado brasileiro, diferentemente de companhias que já se mostram mais internacionais."

Segundo a B3, os custos envolvidos num processo de listagem fora do país podem ser prejudiciais a potenciais postulantes a um IPO. "Há custos regulatórios e tantos outros, que talvez não justifiquem essa saída do Brasil", afirma ela.

Leonardo Resende, superintendente de empresas e mercado de capitais da B3, afirma que as companhias que se endividaram em um movimento de alta de juros e do dólar também poderão buscar listagens na Bolsa brasileira como forma de levantar recursos.

"Essa realidade não mudou, as companhias precisam de recurso. E se elas aumentaram muito a dívida, depois vai precisar fazer um balanço da sua estrutura de capital e sim utilizar equity para poder equilibrar a participação da dívida", afirma Resende. "Então, sim, é possível que companhias mais endividadas olhem para a oferta de ações para esse equilíbrio da estrutura de capital."

### **RAIO-X | COMPASS**

- Fundação: 2020
- Lucro líquido em 2025: R\$ 1,46 milhão
- Número de clientes: 3,1 milhões atendidos na distribuição de gás

Fonte: *Folha de São Paulo - SP*

Data: 11/05/2026

### **PAINEL S.A. - TECNOLOGIA QUE REDUZ FILAS NO PORTO DE SANTOS CHEGA A 27,9 MIL CAMINHONEIROS**

- Plataforma digital centraliza pagamentos via Pix e consulta filas em tempo real
- Mosten, empresa que opera no Brasil e em Portugal, desenvolveu aplicativo

**Por Alex Sabino**



São Paulo - Criado pela Mosten, serviço de plataforma digital que centraliza pagamentos via Pix e consulta de filas em tempo real para caminhoneiros no porto de Santos chegou a cerca de 28 mil usuários no Ecopátio em março deste ano. O crescimento foi de 6,7% em relação ao mês anterior.

Ecopátio é o principal pátio regulador de caminhões do principal complexo portuário da América Latina.

***Caminhões na rodovia Anchieta, a caminho do porto de Santos - Eduardo Knapp-4.jul.24/Folhapress***

A Mosten, empresa de tecnologia com sede em Santos e operação também em Évora, em Portugal, propõe integrar serviços de segurança, dados e interface para reduzir filas e aumentar a previsibilidade da operação de logística.

O diferencial da tecnologia está em permitir que o motorista conclua os processos sem sair da cabine. A redução registrada nas filas operacionais tem sido de 25%, 34% no tempo de permanência dos caminhões e aumento de 20% na capacidade física. A economia estimada é de R\$ 280 por viagem de caminhão, com potencial de duas a quatro viagens a mais por mês para cada veículo.

O CEO da Mosten, Danilo Abbondanza, afirma que o sistema conecta a entrada do caminhão, a intenção do motorista e a capacidade do terminal em um único fluxo inteligente, antecipando gargalos antes que cheguem ao portão. A empresa atende clientes como DP World, Wilson Sons e Vopak, e projeta expansão para os setores de agronegócio e saúde.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data: 11/05/2026*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### BANCO DO NORDESTE LIBERA 3ª PARCELA PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA

*Da Redação Portos e logística 11/05/2026 - 19:09*



O Banco do Nordeste (BNB) liberou, nesta segunda-feira (11), R\$ 41,2 milhões para a conclusão das obras da Ferrovia TransNordestina. O montante corresponde à terceira liberação este ano de recursos relativos ao financiamento, para o qual já foram destinados em 2026 mais de R\$ 300 milhões e que, até o fim do ano, tem previsão de receber R\$ 1 bilhão da instituição.

Os valores são do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) e financiam o segmento ligando Eliseu Martins, no Piauí, ao Complexo Industrial e Portuário de Pecém, no

Ceará. Com 1.209 quilômetros de extensão, a linha percorre 53 cidades. Os recursos que estão sendo liberados compõem o aditivo no valor de R\$ 3,6 bilhões ao financiamento das obras da Transnordestina, anunciado no fim de 2024 pelo governo federal.

O diretor financeiro e de crédito do BNB, Wanger de Alencar, classificou a ferrovia como fundamental para o desenvolvimento do Nordeste. Segundo ele, a obra representa um avanço importante para a infraestrutura regional e já está atraindo investimentos, entre os quais os de empresas de logística, frigoríficos e prestadores de serviço.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2026*



#### MINISTÉRIO DA AGRICULTURA CEDE LANCHA PARA GUARDA PORTUÁRIA NO RIO

*Da Redação Portos e logística 11/05/2026 - 20:03*

A PortosRio assinou, na última sexta-feira (8), um termo de cooperação técnica com o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e apresentou a lancha Joatinga, que será usada em operações de segurança e fiscalização

em áreas dos portos organizados do estado. A embarcação foi cedida pelo Ministério à Guarda Portuária da autoridade portuária.

O superintendente da Guarda Portuária da PortosRio, Jorge Dantas, explicou que a lancha, que estava inoperante há anos, foi recuperada com apoio de parceiros, como a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ/MB). A Joatinga será usada em ações de patrulhamento, fiscalização e apoio operacional nas áreas aquaviárias administradas pela PortosRio, para fortalecer a segurança portuária e das operações nos portos sob administração da companhia.

O diretor-presidente da PortosRio, Flavio Vieira, ressaltou que a entrega da Joatinga representa mais um avanço nos investimentos voltados à segurança portuária. “Estamos trabalhando para termos portos cada vez mais seguros, eficientes e ágeis”, disse.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2026*

## DEMANDA POR CONTÊINERES CAI EM MARÇO, MAS FRETES SEGUEM ALTOS

*Da Redação Navegação 11/05/2026 - 18:53*



A demanda por transporte de contêineres no mercado global caiu em março de 2026 ao mesmo tempo em que as tarifas de fretes subiram por causa de sobretaxas emergenciais, indicou Lars Jensen, analista da Xeneta, com base em dados do Container Trade Statistics (CTS), que apurou retração de 2,4% em relação ao mês anterior. De acordo com o especialista, a queda foi puxada pela contínua redução nos volumes relacionados à América do Norte devido à guerra comercial dos Estados Unidos e não pode ser atribuída exclusivamente fechamento do Estreito de Ormuz.

Os dados mostram que o volume de contêineres de importação e exportação da América do Norte caiu 6,8%, enquanto no resto do mundo, excluindo essa região, a queda foi de 0,8%. Essa foi a segunda maior queda anual observada na América do Norte desde o início da guerra comercial dos Estados Unidos, superada apenas por maio de 2015, quando a queda chegou a 7,4%. Apesar da demanda em declínio, segundo Jensen, o índice tarifário global CTS subiu 3,9% em março em comparação com fevereiro e está 17,9% acima do registrado em março de 2019, antes das interrupções iniciadas em 2020 devido à pandemia.

Já a consultoria Drewry informou que seu Índice Mundial de Contêineres (WCI, na sigla em inglês) subiu 3%, para 2,2867 dólares por FEU, após três semanas consecutivas de quedas. O aumento foi impulsionado principalmente pelas rotas transpácificas e Ásia-Europa. Especificamente na rota transpácifica, as tarifas entre Xangai e Nova Iorque aumentaram 7%, para 3.721 dólares por FEU, enquanto as tarifas entre Xangai e Los Angeles aumentaram 5%, atingindo 3.062 dólares por FEU. Os aumentos deveram-se a sobretaxas, como a Sobretaxa de Combustível de Emergência (EFS) e a Sobretaxa de Alta Temporada (PSS).

A MSC aumentou a EFS na rota Ásia-Costa Leste dos Estados Unidos de 430 dólares para 644 dólares por FEU e, na rota Ásia-Costa Oeste, de 272 dólares para 467 dólares, a CMA CGM passou a cobrar PSS de dois dólares por FEU a partir de 1º de maio, enquanto a Maersk anunciou que sua Taxa de Serviço de Passageiros (PSS, na sigla em inglês) do Extremo Oriente para a Costa Leste da América do Sul, passaria de mil dólares por FEU, para 1.500 por FEU a partir de 25 de maio.

As tensões geopolíticas no Oriente Médio continuam a influenciar o mercado. A Freightos observou que o fechamento do Estreito de Ormuz pressiona os custos das companhias de navegação devido ao aumento dos preços do combustível marítimo, embora problemas de abastecimento tenham sido limitados. A consultoria acrescentou que "a dinâmica de oferta e demanda durante os meses

tipicamente mais lentos está limitando o impacto que as sobretaxas emergenciais de combustível e outros aumentos planejados estão tendo sobre as taxas spot".

Em relação à gestão de capacidade, a Drewry indicou que são esperadas 34 viagens canceladas nas principais rotas Leste-Oeste nas próximas cinco semanas, de um total de 702 viagens programadas, o que equivale a uma taxa de cancelamento de 5%. Deles, 47% concentram-se na rota transpácífica em direção ao leste, seguida pela rota Ásia-Europa/Mediterrâneo, com 32% e pela rota transatlântica, com 21%. Mas a consultoria projeta melhora gradual nas condições operacionais, estimando que o número de viagens canceladas diminuiria de 59 em abril para 49 em maio e 30 em junho.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 11/05/2026**

## MPOR CRIA GT PARA UNIFORMIZAR REGRAS DE CONCESSÃO DE PORTOS E HIDROVIAS

**Da Redação Portos e logística 11/05/2026 - 18:30**



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, na última sexta-feira (8), a criação de um grupo de trabalho (GT) para uniformizar as regras para processos de concessão de portos, aeroportos e hidrovias. O objetivo, segundo a pasta, é ampliar a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória e tornar os projetos de infraestrutura mais atrativos para investidores.

O ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca, disse que, embora os três segmentos tenham características específicas, a meta é criar diretrizes comuns para as concessões feitas pelo Ministério e coerência nos processos relativos aos diferentes modos de transporte. Segundo Franca, o entendimento é de que é possível ter um modelo regulatório que aproveite as experiências de cada setor.

De acordo com o MPor, caberá ao grupo de trabalho avaliar as possibilidades de harmonização das regras aplicadas aos diferentes modais, considerando impactos econômicos e regulatórios, e analisar aspectos relacionados à segurança jurídica, com base em pareceres do Tribunal de Contas da União (TCU). Especificamente em relação a prorrogações contratuais, deverão ser propostas diretrizes para aumentar as vantagens econômicas para o Estado, incentivar novos investimentos e melhorar os serviços oferecidos.

A expectativa é de que, com a uniformização das regras, seja reduzida a percepção de risco dos investidores, cortados custos de projetos, ampliado o interesse pelas concessões e facilitado o financiamento de empreendimentos de infraestrutura. Inicialmente, explicou o ministério, o grupo de trabalho terá 90 dias para apresentar relatório final com os estudos desenvolvidos e propostas de diretrizes para políticas públicas e aperfeiçoamento normativo.

O ministério anunciou ainda que o grupo de trabalho será coordenado pela Assessoria Especial do Gabinete Ministerial e terá representantes da Secretaria-Executiva, da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Além disso, especialistas e entidades de fora da pasta poderão participar das discussões, mas sem direito a voto.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 11/05/2026**

## ARTIGO - INTEGRAÇÃO MODAL NO BRASIL: POR QUE O PAÍS AINDA TRANSPORTA 62% DAS CARGAS POR ESTRADAS?

**Por Murillo Sperandio Opinião 11/05/2026 - 18:23**



Em um país com mais de 8 mil quilômetros de costa navegável, por que ainda concentramos 62% do transporte de cargas nas rodovias, enquanto cerca de 15% seguem pelo sistema aquaviário? A pergunta levanta um ponto de desequilíbrio na logística nacional: enquanto as estradas seguem pressionadas por altos volumes, custos operacionais crescentes e problemas de infraestrutura, o potencial da integração modal permanece subutilizado.

Os dados são de um levantamento de 2024 do Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) para 2025/2026 e indicam que 19% das cargas são destinadas ao sistema ferroviário e 4% ao aéreo. Continuar apostando em um modelo majoritariamente rodoviário para percursos de longa distância significa ampliar ineficiências e limitar a competitividade do país.

A proposta de futuro para a logística brasileira não está em criar uma disputa entre modais, mas na capacidade de integrá-los e potencializar estratégias, como a cabotagem, pela possibilidade de conectar longas distâncias com menor custo, maior previsibilidade e menor impacto ambiental.

Estudo recente da Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que a ampliação da cabotagem pode reduzir em até 8,2% as emissões de CO<sub>2</sub> no transporte de cargas.

Em alguns trajetos, chega a emitir apenas entre 12% e 15% do volume de emissões gerado pelo transporte rodoviário para movimentar a mesma carga. Em um momento em que grandes embarcadores estão sendo pressionados por metas ESG e compromissos de descarbonização, a logística também passa a fazer parte da estratégia ambiental das companhias.

O modal rodoviário continuará sendo indispensável. Ele é essencial para a primeira e a última milha e garante capilaridade em regiões onde outros modais ainda não chegam. O problema começa quando é utilizado em trajetos de longa distância, nos quais se torna menos eficiente e mais caro, reforçando o que chamamos de custo logístico nacional, estimado em R\$ 1,96 trilhão e que consumiu o equivalente a 15,5% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2025.

Esse modelo expõe as empresas à volatilidade do diesel, pedágios, roubos de carga, restrições operacionais e gargalos de infraestrutura. Pesquisa CNT de Rodovias mostra que uma parte significativa da malha rodoviária brasileira ainda apresenta condições inadequadas para suportar o volume crescente de cargas movimentadas pelo país.

A combinação entre rodoviário, ferroviário e cabotagem permite que cada modal seja utilizado em sua máxima eficiência. O caminhão faz a coleta e a entrega final. A ferrovia ganha protagonismo em corredores de grande volume. E a cabotagem assume um papel cada vez mais relevante no transporte de longas distâncias entre regiões produtoras e consumidoras.

Avanços já podem ser observados na prática. Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostram que a movimentação de cabotagem cresceu em 2025. Nos portos da região Sudeste, o volume movimentado chegou a 155,7 milhões de toneladas, alta de 3,18% em relação a 2024. Na região Sul, foram 33,6 milhões de toneladas, com crescimento de 1,38%. Nordeste e Norte também registraram volumes relevantes, com 60,7 milhões e 10,8 milhões de toneladas, respectivamente, reforçando o papel do modal no abastecimento e no escoamento da produção regional.

Uma carga que antes saía integralmente por rodovia do Sul ou Sudeste com destino ao Norte e Nordeste, por exemplo, hoje pode percorrer o primeiro trecho por caminhão até um porto, seguir por cabotagem ao longo da costa brasileira e, ao chegar ao destino, ser redistribuída novamente por transporte terrestre. O resultado é uma operação mais equilibrada, segura e economicamente eficiente.

Além da redução de custos, a cabotagem oferece ganhos importantes de previsibilidade operacional. No último ano, o governo federal anunciou novos investimentos ferroviários e leilões para ampliar a malha nacional, enquanto o lançamento do programa BR do Mar busca estimular o crescimento da cabotagem no país — movimentos importantes que só serão transformados em avanço real com ações para conectar esses modais de forma eficiente.

Ou seja, investir em terminais integrados, reduzir burocracias regulatórias, acelerar a digitalização logística e criar infraestrutura que permita maior fluidez entre portos, ferrovias e rodovias. O Brasil não precisa escolher entre caminhões, trens ou navios, mas fazer com que operem de maneira complementar.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2026*

### YOSUKE KOSUGI É O NOVO CEO DA MODEC NO BRASIL

*Por Executivos 11/05/2026 - 16:15*



Yosuke Kosugi é o novo CEO da Modec no Brasil. Com 28 anos de experiência em Desenvolvimento e Gestão de Projetos, Gestão e Operação de Ativos e Planejamento Corporativo e Estratégias, Kosugi vai liderar a companhia no país que representa a maior presença global do grupo, um dos líderes globais em soluções flutuantes para produção de petróleo e gás.

Kosugi ingressou na Modec em 2004, no Japão, integrando as equipes de Desenvolvimento de Projetos e Gestão de Projetos. Construiu carreira internacional atuando também em Singapura e no Brasil, entre 2010 e

2019. Desde 2020, ocupa posições de alta gestão no Japão e, mais recentemente, atuou como vice-presidente executivo da Modec no Brasil, função assumida em julho de 2025.

“Voltar ao Brasil e assumir a liderança da Modec é uma grande honra e uma enorme responsabilidade. O Brasil é estratégico para o grupo e concentra a maior parte de nossas operações e profissionais. Estou comprometido em fortalecer ainda mais a nossa cultura de segurança e impulsionar a eficiência operacional. Quero trabalhar junto às nossas equipes, clientes e parceiros para continuar a entregar soluções de alto desempenho e contribuir para o desenvolvimento da indústria no Brasil”, declarou Kosugi, em nota.

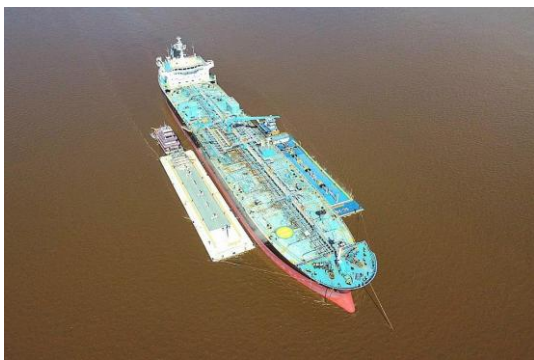
A Modec atua em águas brasileiras há mais de duas décadas e, atualmente, cerca de 25% da produção de petróleo do Brasil — onshore e offshore — passa por unidades operadas pela Modec. A companhia conta com 13 unidades em operação e duas em construção (FPSO Raia e FPSO Gato do Mato), com mais de 3.300 empregados no Brasil. De acordo com dados recentes da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), três FPSOs operados pela Modec estão entre os 10 maiores produtores do país.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2026*

### CDFMM ATUALIZA PRIORIDADES PARA BARCAÇAS E EMPURRADORES DA TRANSPETRO

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 09/05/2026 - 10:12*



Obras incluem 18 empurraadores para construção no INC e 18 barcaças para fabricação no Beconal, contratados pela empresa em janeiro. Valores a serem financiados somam R\$ 560 milhões



O Conselho do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) atualizou os valores das prioridades de financiamento dos projetos de construção dos pacotes de empurradores e barcaças da Transpetro, que haviam sido priorizadas anteriormente na 61ª reunião ordinária, realizada em dezembro de 2025. Na ocasião, ainda não haviam sido contratados os estaleiros construtores dos projetos de navegação interior da subsidiária da Transpetro, o que aconteceu em janeiro deste ano. As alterações foram aprovadas na 62ª reunião, em março, e somam cerca de R\$ 560 milhões em recursos a serem financiados.

Na ocasião, o CDFMM confirmou prioridade de R\$ 309,7 milhões para a construção de 18 empurradores, para fornecimento de bunker, que correspondem a US\$ 56,7 milhões, com data base de 10 de dezembro de 2025. A prioridade anterior era de R\$ 54,5 milhões (US\$ 10,2 milhões), com data base de 18 de novembro de 2025. O construtor será o estaleiro INC — Indústria Naval Catarinense, localizado em Navegantes (SC). A entrega inicial está programada para 10 meses após o início da fabricação.

Em relação às 18 barcaças, para fornecimento de bunker, o CDFMM priorizou um total de R\$ 249,5 milhões, equivalente a US\$ 45,6 milhões, com data base de 10 de dezembro de 2025. As unidades estão previstas para construção no estaleiro Beconal, do grupo Bertolini, em Manaus (AM). Anteriormente, haviam sido priorizados R\$ 113,4 milhões (US\$ 21,3 milhões), com data base de 18 de novembro de 2025. A primeira unidade entregue está prevista para ocorrer três meses após o início da obra.

Os editais de licitação foram publicados em outubro de 2025. Os contratos com INC e Beconal foram assinados em janeiro, em Rio Grande (RS), em cerimônia do Programa Mar Aberto, voltado para renovação e ampliação da frota do Sistema Petrobras. Conforme o edital, as barcaças devem permitir o transporte de um ou mais derivados de petróleo (modelos com e sem segregação), e incorporar tecnologias modernas. O investimento total das encomendas de barcaças e empurradores é de aproximadamente R\$ 620,6 milhões.

Das 18 barcaças, 10 terão capacidade de 3.000 toneladas de porte bruto (TPB) e 8, de 2.000 toneladas de TPB. A Transpetro acredita que o novo negócio posicionará a empresa como uma das maiores operadoras de barcaças para transporte de derivados de petróleo e biocombustíveis no Brasil nos próximos anos. O mercado de barcaças no Brasil movimentará, por ano, um volume total de aproximadamente 10 milhões de toneladas de petróleo e derivados.

O novo modelo de negócio vai viabilizar a verticalização da operação de bunkering, permitindo à Transpetro dispor de uma frota própria para abastecimento em polos estratégicos como Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Essa integração assegura maior controle operacional, otimização de custos e ganhos de eficiência logística.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/05/2026*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 11/05/2026*