

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 078/2026
Data: 13/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PETROBRAS NEGOCIA RENOVAÇÃO DE CONTRATO NO PORTO DE SANTOS PARA EXPANDIR OPERAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS	4
CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ, EM SANTA CATARINA, FICA PARA 2027	5
LEILÃO DE MEGATERMINAL NO PORTO DE SANTOS PODE LEVAR PROCESSO DE VOLTA AO TCU PARA AJUSTES	6
DRAGAGEM NO CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM LICITAÇÃO RETOMADA PARA APROFUNDAMENTO DE 16 METROS NO LITORAL DE SÃO PAULO.....	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
PETROBRAS ESTUDA HUB DE COMBUSTÍVEIS EM SALGUEIRO PARA ATENDER MATOPIBA	9
LINHA SANTANA MOVE 103 MIL TEUS EM UM ANO E CONSOLIDA PECÉM NA ÁSIA	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
MPOR PROPÕE MODELO DE REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA FORTALECER AVIAÇÃO REGIONAL	12
PORTOS DO NORDESTE REGISTRAM CRESCIMENTO DE 29,59% NA MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO E DERIVADOS	13
BRASIL COLOCA TRÊS AEROPORTOS ENTRE OS MAIS MOVIMENTADOS DA AMÉRICA LATINA, IMPULSIONADOS POR INVESTIMENTOS RECORDES NO SETOR	14
SUSTENTABILIDADE NOS PORTOS: SETOR AVANÇA EM SOLUÇÕES PARA REDUZIR EMISSÕES E AMPLIAR EFICIÊNCIA	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
RECIFE RECEBE R\$ 86 MILHÕES PARA OBRAS DE ESTABILIZAÇÃO DE 17 ENCOSTAS NA BR-101/PE	18
PORTAL PORTO GENTE	19
VLI INVESTE R\$ 38 MILHÕES PARA AMPLIAR CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FERTILIZANTES NO TIPLAM19 NOVA FASE DAS OBRAS NA ALEMOA ALTERA DESVIOS NA PERIMETRAL	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – O PROTAGONISMO DOS HUBS AÉREOS BRASILEIROS NA AMÉRICA LATINA	22
OPINIÃO – ARTIGOS – DIREITO - TECON SANTOS 10, AS LIÇÕES A SEREM APRENDIDAS NO MERCOSUL	23
POLÍTICA - ‘BRASIL CONTRA O CRIME’ PODE TER REFORÇO	24
NACIONAL - HUB – CURTAS - BOULOS ALERTA PARA “ARMADILHA” NO CONGRESSO SOBRE FIM DA ESCALA 6×1.....	25
<i>O alerta de Boulos</i>	25
<i>Boia de salvação</i>	26
<i>Ausência sentida</i>	26
<i>Fora da vitrine</i>	26
POLÍTICA - COMISSÃO LIBERA FGTS PARA COMPRA DE ARMAS.....	26
POLÍTICA - “QUEM TEM QUE PORTAR ARMA É A POLÍCIA”, DIZ ALCKMIN.....	27
POLÍTICA - SENADO APROVA RENOVAÇÃO AUTOMÁTICA DA CNH	27
POLÍTICA - LULA CHAMA EDUARDO BOLSONARO DE ‘FUJÃO’	27
POLÍTICA – PRESIDENTE DO PL É CONDENADO A INDENIZAR O PT.....	28
TRANSPORTES – PORTOS - APS CRIA CONTA GARANTIA PARA DESTRAVAR RECURSOS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	29
TRANSPORTES – PORTOS – OBRAS DE DRENAGEM ALTERAM TRÂNSITO NO ACESSO AO PORTO DE SANTOS.....	30
TRANSPORTES – PORTOS – VLI CONCLUI CONSTRUÇÃO DE LINHA FÉRREA NO PORTO DE SANTOS	31
TRANSPORTES – PORTOS – PORTOS RS AVANÇA EM PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE	32
TRANSPORTES – AEROPORTOS – TRÊS AEROPORTOS BRASILEIROS FICAM ENTRE OS 10 MAIS MOVIMENTADOS DA AMÉRICA	32
TRANSPORTES - RODOVIAS - SÃO PAULO AUTORIZA PROGRAMA DE MONITORAMENTO NO RODOANEL	34
TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO LIBERA R\$ 86 MILHÕES PARA OBRAS EM ENCOSTAS DA BR-101 NO	35
MINERAÇÃO - VALE REVISUA PROJEÇÕES PARA 2026 APÓS IMPACTO DO CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO	36
MINERAÇÃO - OURO RECUA APÓS IMPASSE GEOPOLÍTICO E AVANÇO DA INFLAÇÃO AMERICANA.....	37
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS QUER AUMENTAR PRODUÇÃO	37
ENERGIA - ANÁLISE DE REVISÃO TARIFÁRIA É PRORROGADA.....	39
ENERGIA - DIRETOR DA ANEEL ASSUME PRESIDÊNCIA DE ARIAE.....	40
ENERGIA - DEMANDA COMERCIAL NOS EUA VAI SUPERAR A DOMÉSTICA	40
MERCOSUL EXPORT - INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA REGIONAL SERÁ TEMA DE DEBATE NO MERCOSUL EXPORT	41
MERCOSUL EXPORT - BRASIL EXPORT - PROGRMAÇÃO FÓRUM MERCOSUL EXPORT 2026.....	42
INOVAÇÃO E TECNOLOGIA – DIREITO - A HUMANIZAÇÃO DA IA E OS NOVOS RISCOS CORPORATIVOS	42



COMÉRCIO EXTERIOR - UE PROÍBE COMPRA DE CARNES DO BRASIL.....	44
COMÉRCIO EXTERIOR - COREIA DO SUL ADIA ABERTURA PARA PROTEÍNA BRASILEIRA.....	45
FINANÇAS - MP ZERA IMPOSTO DA 'TAXA DAS BLUSINHAS'	45
FINANÇAS - BB COMEÇA A OPERAR O 'DESENROLA RURAL'	47
FINANÇAS - IPCA FECHA ABRIL EM 0,67%.....	47
FINANÇAS - IBOVESPA TEM NOVA PERDA, AOS 180 MIL PONTOS.....	48
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - LIDERANÇA QUE NÃO COMUNICA: O CUSTO INVISÍVEL NA CULTURA ORGANIZACIONAL	49
JUSTIÇA - NUNES ASSUME TSE E JÁ DEFENDE URNAS.....	50
JUSTIÇA - IA E FAKE NEWS SÃO DESAFIOS PARA O NOVO PRESIDENTE	51
JUSTIÇA - DINO MANDA TSE APURAR POSSÍVEL FRAUDE	52
JUSTIÇA - AGU CONTESTA DECISÃO SOBRE APOSENTADORIA COMPULSÓRIA	53
JUSTIÇA – OPINIÃO - NR-1 E A RESPONSABILIDADE DO AGENTE CAUSADOR	54
INTERNACIONAL - RÚSSIA TESTA OGIVA INTERCONTINENTAL	57
INTERNACIONAL - HEZBOLLAH PEDE FIM DO DIÁLOGO COM ISRAEL.....	58
JORNAL O GLOBO – RJ.....	58
CADE ABRE INQUÉRITO SOBRE MEGALEILÃO DE ENERGIA APÓS OFENSIVA DE DEPUTADO DO PP	58
PETROBRAS PRETENDE ATENDER 35% DA DEMANDA DE FERTILIZANTES EM 2028.....	59
WHITE MARTINS TENTA SE OPOR A AQUISIÇÃO DA RIVAL AIR LIQUIDE NO BRASIL, MAS É BARRADA	60
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	61
LEILÃO DE ENERGIA ABRE DISPUTA BILIONÁRIA, PRESSIONA GOVERNO LULA E PODE ENCARECER CONTA DE LUZ	61
ENTREGA DE CONTROLE DA BRASKEM PARA O IG4 AVANÇA E AGORA SÓ DEPENDE DO AVAL DA JUSTIÇA	67
JORNADA 5 POR 2 PODE PROVOCAR ALTA DE ATÉ 20% DE PREÇOS DAS MERCADORIAS NO ATACADO, DIZ ABAD.....	68
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
ELETRIFICAÇÃO: SOLUÇÃO ESTRUTURAL PARA A CRISE?	69
AGREX DÁ INÍCIO A EMBARQUES DE SOJA PELO PORTO DE ARATU	71
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	72
GOVERNO ANUNCIA AÇÕES PARA REDUZIR IMPACTOS DE NOVA SECA NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA	72
NOVA Sonda na MARGEM EQUATORIAL É NECESSÁRIA PARA DEMANDA, DIZ DIRETORA	73
PETROBRAS DESTACA SUCESSO NAS ANTECIPAÇÕES DE OPERAÇÃO DE NOVAS PLATAFORMAS	73
VLI AMPLIA CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FERTILIZANTES NO TIPLAM	74
MERO, NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS, RECEBE TECNOLOGIA PARA MONITORAMENTO SÍSMICO	75
EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO BRASIL CRESCE 0,6%; RECEITA RECUA 18% EM ABRIL	75
PETROBRAS TEM LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 32,7 BILHÕES NO 1º TRIMESTRE DE 202	76
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	77
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	77



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PETROBRAS NEGOCIA RENOVAÇÃO DE CONTRATO NO PORTO DE SANTOS PARA EXPANDIR OPERAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Estatual busca ampliar operação na Alemoa até adensamento definitivo da área

Por Bárbara Farias 13 de maio de 2026 às 09:43



Área do STS08 no Porto de Santos: Petrobras defende anexação do terminal ao STS08A, já arrendado por ela (Alexsander Ferraz/AT)

A Petrobras e a Autoridade Portuária de Santos (APS) já estão em tratativas para prorrogar o arrendamento provisório do STS08, na Alemoa, no Porto de Santos, por mais um ano ou até que o adensamento da área seja formalizado. O contrato de transição atual vencerá em junho. Em paralelo, a estatal aguarda pela aprovação do plano de investimentos pelos órgãos

competentes para a ocupação definitiva da área.

A Petrobras quer anexar o STS08 ao STS08A, arrendado em leilão em 2021. O objetivo é expandir sua movimentação de grãos líquidos, especialmente combustíveis, no local. Para isso, enviou ao Governo Federal, em 23 de outubro de 2025, o plano de investimentos e o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) para exploração do STS08.

“O plano de investimentos e o Evtea foram protocolados pela Petrobras que, no momento, está aguardando a avaliação do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Posteriormente, haverá negociação das condições para assinatura de aditivo ao atual contrato de arrendamento com a Secretaria Nacional de Portos (SNP)”, informou a estatal.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a documentação está sob análise da Antaq e, depois, seguirá para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU). Com tudo aprovado, Evtea mais plano de investimentos, ou seja, atestada a viabilidade técnica, ambiental e econômico-financeira do projeto, a documentação retornará ao MPor para elaboração da minuta do termo aditivo ao contrato do STS08A.

De acordo com a APS, o aditivo terá o mesmo prazo contratual do arrendamento do STS08A, “uma vez que, após a assinatura, as duas áreas passarão a compor o mesmo equipamento portuário. O STS08 será adensado ao STS08A, com arrendamento até 2047 (25 anos), podendo ser prorrogado até o limite de 70 anos”.

Contrato de transição

A Petrobras firmou o primeiro contrato de transição do STS08, uma área de 46.577 metros quadrados, em 31 de dezembro de 2024, válido por 180 dias, renovando a ocupação por meio de um novo arrendamento temporário em 28 de junho de 2025. Dessa vez, o contrato, de R\$ 21,3 milhões, vale por um ano, até o próximo dia 28 de junho, mas será firmado um terceiro contrato transitório.

“O contrato deverá ser renovado para que a área não fique ociosa e garanta a remuneração adequada à Autoridade Portuária de Santos até que sejam concluídos os procedimentos de longo prazo com vistas ao STS08. Lembrando que o leilão que estava previsto foi cancelado”, informou a APS em nota. “A Petrobras e a APS já estão em negociação para a manutenção da continuidade operacional, envolvendo a Antaq, conforme disposto na Resolução 127/25 da Antaq”, confirmou a estatal.



Anderson Pomini vê avanço estratégico (Sílvio Luiz/AT)

Pomini destaca crescimento de demanda

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou que os investimentos da Petrobras no STS08 vão ao encontro do crescimento contínuo da demanda por combustíveis e graneis líquidos no maior complexo portuário da América Latina. “A ampliação da capacidade operacional na região da Alemoa representa um avanço estratégico para toda a cadeia logística e energética nacional”.

Pomini ressaltou que os impactos diretos esperados incluem aumento da capacidade de armazenagem e movimentação de combustíveis, maior eficiência operacional, redução de gargalos logísticos e fortalecimento da competitividade do Porto no segmento de graneis líquidos. “Além disso, investimentos dessa natureza estimulam geração de empregos, arrecadação, desenvolvimento tecnológico e atração de novos investimentos privados para o complexo portuário”.

Por fim, o presidente da Autoridade Portuária ressaltou: “A APS defende que toda expansão ocorra com equilíbrio entre crescimento econômico, segurança operacional, sustentabilidade ambiental e integração logística, garantindo que o Porto de Santos continue preparado para suportar o crescimento da economia brasileira nas próximas décadas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/05/2026

CONCESSÃO DO PORTO DE ITAJAÍ, EM SANTA CATARINA, FICA PARA 2027

Previsão inicial do leilão era para o primeiro semestre deste ano

Por Bárbara Farias 13 de maio de 2026 às 09:37



Projeto do Ministério de Portos e Aeroportos prevê investimento de R\$ 920 milhões em prazo de três anos (Jonilton Lima/Mpor)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pretende realizar o leilão de arrendamento definitivo do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, no primeiro semestre de 2027. O novo prazo é um ano superior à previsão inicial, o primeiro semestre deste ano. O complexo portuário atualmente está delegado à Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) e tem a JBS Terminais como operadora.

Em nota, o MPor informou que já aprovou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) e encaminhou o projeto de arrendamento do terminal ITJ01 à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), “juntamente com a respectiva nota técnica para abertura da etapa de participação social, que envolve consulta e audiência públicas”.

Após essa etapa, o projeto será revisado para contemplar as contribuições que forem acatadas pela agência. A pasta informou ainda que “posteriormente a esse ajuste, o projeto será encaminhado para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que este projeto seja leiloado no primeiro semestre de 2027”.

O complexo portuário catarinense estava sob administração da Prefeitura de Itajaí até 2024. O Governo Federal assumiu em 2025 e delegou o gerenciamento à Autoridade Portuária de Santos (APS) por um ano. Em janeiro deste ano, a administração foi transferida para a Codeba. A medida é

transitória, servindo como gestão federal até a criação da estatal Companhia Docas de Santa Catarina.

Já a JBS Terminais opera as áreas operacionais do porto — o terminal de contêineres e os berços de atracação por meio de arrendamento provisório. O primeiro contrato de transição foi assinado em 2024. Em setembro de 2025, a JBS formalizou o segundo termo aditivo do contrato de arrendamento transitório junto ao MPor, com participação da Antaq e APS, que detinha a delegação do porto na época.

Segundo a Superintendência do Porto de Itajaí, o aditivo estabelece a prorrogação do contrato por até dois anos, ou até o leilão do ativo portuário, garantindo a continuidade das operações portuárias durante o período de transição e reorganização institucional.

Solução definitiva

O projeto de arrendamento definitivo, divulgado em dezembro de 2025 pelo Mpor, prevê R\$ 2,8 bilhões em investimentos, com uma cláusula estratégica de celeridade: R\$ 920 milhões deverão ser executados já nos primeiros três anos de contrato. O aporte será investido na modernização de equipamentos e melhorias na infraestrutura para receber e manobrar os navios.

A modelagem estipula a construção de um novo terminal de contêineres, com capacidade estática de 37.152 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e ampliação de 90% nas áreas de pátio, resolvendo um dos principais gargalos operacionais do porto.

Além do ganho logístico, o MPor projeta que a concessão trará forte impacto socioeconômico para a região, com geração de empregos diretos e indiretos e o respectivo incremento na renda da região.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/05/2026

LEILÃO DE MEGATERMINAL NO PORTO DE SANTOS PODE LEVAR PROCESSO DE VOLTA AO TCU PARA AJUSTES

Diretor-geral da Antaq afirma que mudança exigirá elaboração de novo edital

Por Bárbara Farias 13 de maio de 2026 às 06:54



Leilão do Tecon Santos 10 é o mais aguardado no setor portuário e permitirá ao porto santista aumentar em 50% a movimentação de contêineres (Alexsander Ferraz/AT)

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, afirmou que, caso o Governo Federal opte por um terceiro modelo de licitação para o Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos, a medida resultará no reinício do processo. Com isso, haverá a elaboração de um novo edital pela agência reguladora e o documento terá de ser submetido à análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

O Governo Federal vem se movimentando para revisar o modelo de leilão do Tecon Santos 10 desde o mês passado. Em 23 de abril, o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, enviou ofício à Antaq solicitando a suspensão temporária do processo licitatório e a devolução dos autos. No documento, Ávila explica que os ministérios de Portos e Aeroportos (MPor) e Casa Civil fariam juntos “uma reavaliação das diretrizes, parâmetros e premissas técnicas e de modelagem aplicáveis ao arrendamento no Porto de Santos”.

Já na última semana, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI), vinculada à Casa Civil, divulgou nota técnica sugerindo aumento da outorga mínima de R\$ 500 milhões para R\$ 1,044 bilhão e exclusão da restrição aos armadores no leilão.

A Casa Civil argumentou que “não foram identificadas razões concretas para impor quaisquer restrições à participação no certame do Tecon Santos 10, seja ela relacionada à concentração vertical ou horizontal (contanto que haja desinvestimento), isto é, apesar dos potenciais riscos de natureza concorrencial, estes não são suficientes para justificar uma intervenção”.

No aguardo

Para a Tribuna, o diretor-geral da agência reguladora explicou que, no momento, a Antaq aguarda notificação do Ministério de Portos e Aeroportos sobre a decisão que tomará relacionada às sugestões da SEPPI. “A Antaq formalmente aguarda essa definição, se volta para a decisão da Antaq ou se acolhe as recomendações do Tribunal de Contas da União”.

Entretanto, Dias ressaltou que, caso o Governo Federal opte por um novo formato de licitação, diferente dos dois modelos já debatidos, a agência terá de reconstruir o edital. “Caso a gente seja notificado com a proposta de um terceiro modelo, a Antaq precisará fazer o seu julgamento e montar o edital a partir dessa nova diretriz”.

Segundo ele, esse novo desenho necessariamente precisará retornar à Corte de Contas. “Esse novo modelo de edital, se for diferente do anterior, precisará passar de novo para o TCU para que faça a sua apreciação”.

O diretor-geral explicou que o tribunal analisou apenas o modelo originalmente aprovado pela Antaq. “O que foi submetido ao Tribunal de Contas da União foi a decisão da Antaq. Então, se agora a decisão não for nem a dela nem a recomendada pelo próprio TCU, a gente precisa reiniciar o processo e submeter novamente ao Tribunal”.

Em nota, o MPor apenas confirmou que recebeu a nota técnica da Secretaria Especial do PPI e que “dará o devido prosseguimento ao processo, de acordo com as normas e procedimentos legais”.



Dias explicou para a Reportagem que Antaq aguarda posição do MPor (Sílvio Luiz/AT)

Modelo bifásico e restritivo

Até o momento, prevalece o modelo bifásico para o leilão do Tecon Santos 10, com veto à participação de armadores e operadores do Porto de Santos na primeira etapa. Ambos só poderiam disputar a licitação na segunda etapa, se for convocada (em caso de não haver interessados na primeira), sob a condição de renunciar aos contratos atuais para

poder assumir o arrendamento do Tecon Santos 10.

Em janeiro, o então ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, justificou que acolheu orientação da Antaq e recomendações do TCU, optando pelo modelo restritivo, para evitar concentração de mercado. A previsão era realizar o leilão até o dia 30 de abril, mas ele não saiu do papel.

Estrutura

O Tecon Santos 10 ocupará área de 621,9 mil metros quadrados no cais do Saboó, no Porto de Santos, para operação anual de 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) e 91 mil toneladas de carga geral. O contrato é de 25 anos, com investimento de R\$ 6,45 bilhões. O projeto contempla a construção de quatro berços de atracação de navios para embarque e desembarque e laje para a instalação do terminal de cruzeiros. O megaterminal ampliará em 50% a capacidade de operação de contêineres no Porto de Santos.

A projeção é de 9 milhões de TEU ao ano. Conforme estimativas, Santos deverá atingir a saturação até 2028 se não houver ampliação de sua infraestrutura.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/05/2026

DRAGAGEM NO CANAL DO PORTO DE SANTOS TEM LICITAÇÃO RETOMADA PARA APROFUNDAMENTO DE 16 METROS NO LITORAL DE SÃO PAULO

TCU revoga suspensão de janeiro e homologação do contrato com empresa vencedora deve ocorrer este mês

Por Bárbara Farias 12 de maio de 2026 às 10:19



Dragagem é fundamental para garantir navegabilidade de embarcações que entram e saem do Porto de Santos (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) já retomou e poderá concluir, ainda neste mês, o processo licitatório para contratação da dragagem de aprofundamento do canal do porto santista para 16 metros. Em fase final, o certame estava suspenso desde janeiro por medida cautelar do Tribunal de Contas da União (TCU), que revogou a decisão em sessão plenária, na última semana.

Segundo apurado por A Tribuna, a homologação da empresa vencedora deverá ocorrer na próxima reunião do Conselho de Administração (Consad) da Autoridade Portuária, ainda este mês. A data da reunião não foi definida.

O certame foi paralisado no início do ano para análise da Corte de Contas após a Etesco Construções e Comércio, que lidera o Consórcio Santos Dragagem, ingressar representação no TCU questionando os critérios da Comissão de Licitações da APS após ser desclassificada.

Na época, o relator da matéria no TCU, ministro Bruno Dantas, havia concedido uma decisão cautelar suspendendo a licitação. Ele entendeu que havia indícios de irregularidade na desclassificação da Etesco e possível prejuízo aos recursos públicos, já que a empresa tinha apresentado a menor proposta, de R\$ 610 milhões — R\$ 10 milhões a menos do que a da segunda colocada, a Jan de Nul do Brasil Dragagem, que acabou vencendo o certame. A suspensão foi confirmada pelo plenário do tribunal.

A Tribuna teve acesso aos documentos do TCU referentes à matéria. No julgamento do mérito, o relator mudou parcialmente sua conclusão inicial. Dantas reconheceu que a APS errou ao desclassificar a Etesco apenas pela ausência inicial da planilha de custos e da Bonificação e Despesas Indiretas (BDI) — índice usado para calcular custos que não aparecem diretamente na execução física da obra, mas que compõem o preço final apresentado pela empresa —, considerando essa motivação excessivamente formalista. Porém, reformou sua decisão porque uma das empresas da formação inicial deixou o consórcio.

O consórcio era formado pela Etesco, Neptune Brasil e Chec Dredging. A Neptune saiu e a participação da Etesco aumentou para 99%. Em seu voto, Dantas destacou que havia indícios de que equipamentos apresentados originalmente como disponíveis pertenciam justamente à Neptune, o que levantou dúvidas sobre se a proposta continuava viável nas mesmas condições apresentadas na disputa. Na avaliação do relator, era necessário comprovar que a proposta de menor preço fosse exequível, mas com a saída de uma das empresas, não havia garantias.

Por isso, o ministro concluiu que a Etesco não deveria ser reintegrada ao certame, sendo acompanhado pelo plenário do TCU.

APS

Procurada, a APS informou em nota que “está dando continuidade ao processo licitatório e aos procedimentos administrativos necessários à sua conclusão, observados os prazos e requisitos legais aplicáveis”, sem especificar quais são os próximos passos.

Quanto ao contrato, informou que a vigência será de cinco anos, contemplando “as etapas de licenciamento ambiental, elaboração dos projetos básico e executivo, execução da dragagem de aprofundamento do canal para 16 metros e dragagem de manutenção pelo período de dois anos”, entre outros serviços.

Concessão

A dragagem de aprofundamento do canal para 16 metros também consta como serviço obrigatório no modelo de concessão do canal de navegação do Porto de Santos. Sobre esse assunto, a administração portuária esclareceu que “os serviços de aprofundamento do canal não podem aguardar a conclusão desse processo, razão pela qual a APS seguirá adotando as medidas necessárias para viabilizar a execução das obras de aprofundamento para 16 metros”. Ainda de acordo com a APS, essa dragagem é considerada estratégica para “ampliação da capacidade operacional, aumento da competitividade e atendimento das demandas atuais e futuras do Porto de Santos. Ainda assim, as matrizes de risco dos respectivos projetos consideram os reflexos e interfaces entre ambas as iniciativas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PETROBRAS ESTUDA HUB DE COMBUSTÍVEIS EM SALGUEIRO PARA ATENDER MATOPIBA

O terminal faria os combustíveis da Rnest chegarem mais baratos, se utilizassem o trecho ferroviário da Transnordestina que vai ligar Suape a Salgueiro

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



No Sertão Central de Pernambuco, Salgueiro pode receber um terminal de distribuição de combustíveis da Petrobras. Foto: Prefeitura de Salgueiro

A Petrobras está realizando estudos para implantar um terminal de distribuição de combustíveis na cidade de Salgueiro, a 512 km do Recife. O objetivo seria fazer a produção da Refinaria Abreu e Lima (Rnest) chegar mais competitiva à região do Matopiba, uma das maiores produtoras de grãos e grande

consumidora de diesel. Salgueiro já é um entroncamento rodoviário, sendo cortada pelas BRs 232 e 316, além de estar no trecho da Ferrovia Transnordestina que vai ligar Eliseu Martins, no Sul do Piauí, ao Porto de Pecém.

No futuro, o trecho pernambucano da Transnordestina vai ligar Salgueiro ao Porto de Suape, onde está instalada a Rnest, que está ampliando a sua capacidade de produção. A presidente da Petrobras, Magda Chambiardi, afirmou que a companhia pretende “entregar mais derivados por aqui”,



acompanhar de perto a região do Matopiba e também “estar de olho em ferrovias”, quando visitou Ipojuca no dia 1º de dezembro último.

A Petrobras está fazendo um investimento de R\$ 12 bilhões para dobrar a capacidade da refinaria local de processar barris de petróleo, alcançando 260 mil barris, por dia, em 2029. Atualmente, são processadas cerca de 130 mil barris diariamente. Quando a expansão for concluída, a Rnest vai atender 17% da demanda nacional de diesel.

A companhia não informou quando serão concluídos os estudos que avaliam a possibilidade da implantação de um terminal de combustíveis em Salgueiro. Por e-mail, a petrolífera informou que o entreposto de combustíveis em Salgueiro “se enquadra naturalmente nessas avaliações por ser um entroncamento-chave da Transnordestina, com potencial de integração logística com a Refinaria Abreu e Lima (Rnest), o que favorece a análise de alternativas graduais e flexíveis de atendimento ao mercado regional”. Os produtos da Rnest seriam mais competitivos se fossem transportados pelo trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina, que está inacabado.

Ainda no e-mail, a Petrobras diz reafirmar a “relevância estratégica do Nordeste para o país e para a companhia” e, por isso, “conduz avaliações constantes das oportunidades que fortaleçam a eficiência logística, a segurança de abastecimento e a competitividade no interior da região — inclusive em áreas de influência do Matopiba, que têm apresentado dinâmica de crescimento acima da média regional”. O Matopiba é uma região formada pelo oeste baiano, uma parte do Tocantins, o sul do Maranhão e do Piauí.

Potencial do terminal de Salgueiro

Um terminal terrestre para fazer a distribuição regional de combustíveis em Salgueiro poderá movimentar 1,8 milhão de toneladas de combustível por ano, segundo informações de um estudo apresentado pelo Sindicato dos Petroleiros de Pernambuco e da Paraíba.

Este combustível ficaria mais competitivo se chegasse a Salgueiro de trem, reduzindo o custo de distribuição do produto, o que pode alimentar a possibilidade da Petrobras entrar como investidora do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina.

O prefeito de Salgueiro, Fábio Lisandro (PSD), disse que a atual gestão está buscando todos os esforços para viabilizar a cidade de Salgueiro como entreposto logístico. “Já está passando pela cidade os carregamentos da gipsita que vem do Araripe e seguem para o Ceará. Salgueiro é estratégico para chegar ao Sul do Piauí, no Matopiba, onde se concentra um dos maiores mercados de combustível por causa da produção de grãos”, diz Lisandro.

No Conexões Transnordestina que o Movimento Econômico realizou em julho do ano passado em Salgueiro, o diretor do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Petróleo de Pernambuco e da Paraíba (Sindipetro PE/PB) Diego Liberalino afirmou que o projeto da construção de um terminal da Petrobras em Salgueiro passou por estudos técnicos, é viável economicamente, podendo gerar cerca de 400 empregos e o investimento seria de cerca de R\$ 1 bilhão na implantação do mesmo.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/05/2026

LINHA SANTANA MOVE 103 MIL TEUS EM UM ANO E CONSOLIDA PECÉM NA ÁSIA

Rota operada pela MSC reduziu em 30 dias o tempo de trânsito de cargas da China ao Ceará e responde por 15% de toda a movimentação de contêineres do Porto do Pecém no período

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Em 12 meses de operação, a Linha Santana movimentou mais de 103 mil TEUs (unidades equivalentes a um contêiner de 20 pés) pelo Porto do Pecém, o equivalente a 15% de toda a movimentação de contêineres do terminal cearense. O serviço marítimo, operado pela MSC, completou um ano em maio de 2026 e figura entre os maiores em volume do complexo portuário, consolidando uma conexão direta e regular entre o Ceará e os principais mercados da Ásia.



Maior armadora de contêineres do mundo, a MSC conecta Pecém com terminais portuários na China. Foto: Ascom Complexo do Pecém/Divulgação

A MSC é a maior armadora de contêineres do mundo, com capacidade operacional superior a 6,6 milhões de TEUs e frota de mais de 1.000 navios conectando 500 rotas em 150 países. A presença da empresa no Pecém posiciona o porto cearense dentro da malha logística global de maior alcance do setor. O terminal encerrou

2025 com recorde histórico de 706.509 TEUs movimentados, alta de 27% sobre o ano anterior, com a Linha Santana como principal vetor da expansão.



Antes da Linha Santana, uma carga que saía da China com destino ao Ceará podia levar até 70 dias para chegar ao estado. Foto: Ascom Complexo do Pecém/Divulgação

Redução de 30 dias no trânsito

O impacto logístico mais direto da rota é a eliminação de 30 dias no tempo de trânsito de

cargas oriundas da China com destino ao Ceará. Antes da operação da linha, uma carga que saía do Extremo Oriente podia levar até 70 dias para chegar ao Estado, percorrendo o Cabo da Boa Esperança, realizando conexão em portos do Sudeste e aguardando transporte por cabotagem até o Nordeste. “Hoje temos uma operação muito mais eficiente, previsível e competitiva”, afirmou o presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino.

A rota conecta o porto cearense a terminais na China, Coreia do Sul e Singapura, além de rotas na América Central e no Caribe. O perfil de transbordo representa cerca de 47% da operação, transformando o Pecém em ponto de redistribuição de cargas internacionais para as regiões Norte e Nordeste. Entre os principais produtos importados estão painéis solares, coque de petróleo, peças automotivas e cargas destinadas ao Polo Industrial de Manaus. Na exportação, que já representa entre 5% e 10% da movimentação da linha, destacam-se pedras ornamentais, óleos minerais e aço.

Contexto geopolítico favorável

A consolidação da Linha Santana ocorre num cenário de reconfiguração das cadeias globais de suprimento provocada pela guerra tarifária entre Estados Unidos e China. Com tarifas americanas sobre produtos chineses chegando a 145% em 2025, armadoras e exportadores passaram a buscar rotas e mercados alternativos.

Os portos do Nordeste brasileiro emergiram como alternativa logística relevante nesse contexto: a conexão direta com a China reduziu o tempo de deslocamento entre o Extremo Oriente e o Ceará de 60 para 30 dias, favorecendo tanto a importação de maquinário e insumos quanto a exportação de produtos regionais.

A guerra tarifária também elevou os fretes na rota Ásia-Brasil, com preços chegando a US\$ 3.300 por contêiner em 2025, segundo a consultoria Datamar, pressão que reforça a competitividade de rotas diretas com menor custo logístico.

Investimentos em Pecém

Para Max Quintino, o desempenho da rota reforça a capacidade do Pecém de atrair grandes serviços internacionais de longo curso. “O sucesso da Linha Santana comprova que o Pecém está preparado para receber grandes serviços internacionais de longo curso, ampliar fluxos comerciais e consolidar cada vez mais sua posição entre os principais hubs logísticos do país”, declarou.

O Complexo do Pecém tem uma série de investimentos em curso: o Terminal de Tancagem, com aporte de R\$ 600 milhões, tem previsão de operação em 2027; o terminal da Transnordestina, com R\$ 1,3 bilhão investido, deve iniciar em 2028, com meta de movimentar 6 milhões de toneladas já no primeiro ano.

O complexo é uma joint venture formada pelo Governo do Ceará e pelo Porto de Roterdã e concentra 79,8% da movimentação portuária do estado.

*Com informações do Governo do Ceará

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR PROPÕE MODELO DE REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA FORTALECER AVIAÇÃO REGIONAL

Proposta da pasta aumenta o incentivo para que as empresas aéreas ampliem suas operações regionais



Reforma tributária pode fortalecer aviação regional.. - Foto: Divulgação MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) defende uma proposta de regulamentação da Lei Complementar 214, de 2025, que potencializa a forma de aplicação dos benefícios previstos na reforma tributária para o setor aéreo, com foco na ampliação da aviação regional no Brasil. O principal eixo da medida é o uso de toda a malha aérea operada por uma determinada empresa, e não apenas trechos isolados, como critério para acesso à redução de 40% sobre os tributos IBS (Imposto sobre

Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços) previstos na referida lei.

A proposta parte de um diagnóstico central: a aviação regional não funciona de forma fragmentada, mas sim como uma rede integrada. Rotas de menor demanda, comuns no interior do país, dependem do desempenho de voos mais rentáveis para se manterem economicamente viáveis. Ao adotar uma visão sistêmica da malha aérea, o MPor busca alinhar a política pública à lógica real de funcionamento do setor.

Nesse modelo, são reconhecidas como empresas aéreas regionais aquelas companhias cuja operação seja predominantemente regional, com 50% da oferta de assentos dedicados a rotas regionais. Esse enquadramento permite que o benefício tributário seja aplicado de forma mais ampla, criando condições para que o desempenho financeiro das rotas principais sustente a expansão e a manutenção de voos em regiões menos atendidas.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a medida responde diretamente às preocupações do setor com o aumento dos custos operacionais decorrentes da reforma tributária. “A iniciativa de olhar a malha aérea como um todo é uma resposta proativa ao desafio de regionalização.



Garantir um percentual mínimo de rotas regionais na malha das empresas é uma maneira de equilibrar e preservar o setor e, ao mesmo tempo, ampliar o acesso da população ao transporte aéreo”, destacou.

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, ressaltou a importância da iniciativa. “Com essas ações, buscamos equacionar os impactos da reforma tributária sobre o setor aéreo e criar condições para que a conectividade aérea no Brasil seja mais ampla, acessível e integrada”, afirmou.

A lógica por trás da proposta é a do ‘subsídio cruzado’, mecanismo já usado em outros setores de infraestrutura no Brasil. Na prática, a rentabilidade de rotas com maior demanda gera fôlego financeiro para que as empresas invistam na ampliação da oferta de voos para cidades do interior.

O critério para a concessão do benefício tributário será objetivo e verificável. Companhias que destinarem mais de 50% de sua capacidade a voos regionais poderão ser beneficiadas. A apuração será feita pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com base em dados operacionais oficiais, garantindo transparência e previsibilidade ao processo. Nesses casos, a redução sobre IBS e CBS incide sobre bilhetes com origem ou destino em localidades consideradas prioritárias, como a Amazônia Legal e centros regionais definidos por critérios técnicos.

Números que embasam a iniciativa

O cenário atual da aviação regional ajuda a dimensionar a importância da proposta. Em 2025, o Brasil registrou 1.764 rotas domésticas ativas, o menor patamar desde 2012. Atualmente, apenas 163 dos 504 aeroportos públicos brasileiros contam com voos regulares.

Os dados também mostram o desafio da conectividade aérea no país. Hoje, o Brasil registra média de 0,47 passagem aérea por habitante ao ano — cerca de metade da média observada na Colômbia.

O mercado brasileiro também apresenta forte concentração. As três maiores companhias aéreas respondem por mais de 99% da operação doméstica, e duas delas registram patrimônio líquido negativo.

Para Tomé Franca, a medida é indispensável para financiar a expansão dos voos regionais. “A redução de 40% prevista na Lei Complementar torna-se o único instrumento sustentável para as empresas aéreas expandirem a malha aérea, e sua regulamentação adequada determinará o futuro da aviação regional”, disse.

Diálogo institucional

A proposta vem sendo debatida com o Ministério da Fazenda e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. Embora haja reconhecimento sobre a complexidade da aplicação dessa abordagem dentro do novo modelo tributário, o MPor busca soluções que viabilizem a implementação de forma ágil e segura, sem a necessidade de reabrir a Lei Complementar 214, que regulamenta os tributos sobre o consumo (IBS e CBS).

Tomé Franca também informou que a pasta avalia alternativas jurídicas para afastar a incidência de tributos sobre o transporte aéreo internacional. A medida tem como objetivo alinhar o Brasil às melhores práticas internacionais e evitar impactos negativos na atratividade do país para voos de longa distância.

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

Data: 13/05/2026

PORTOS DO NORDESTE REGISTRAM CRESCIMENTO DE 29,59% NA MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO E DERIVADOS

Dados de fevereiro mostram movimentação de 2,1 milhões de toneladas no transporte de combustíveis na região, com crescimento da movimentação portuária



Portos de Suape (PE), Madre de Deus (BA) e Pecém (CE) tiveram o maior percentual de crescimento na movimentação de carga - Foto: Vosmar Rosa/MPor

Maior região do país em número de estados, o Nordeste concentra importantes portos públicos organizados e terminais de uso privado (TUPs), que são fundamentais para a logística nacional. Dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), referentes ao mês de fevereiro, revelam que a principal carga movimentada na região foi petróleo e derivados sem óleo bruto, ou seja, produtos refinados, como combustíveis, num total de 2,1 milhões de toneladas movimentadas no período, o que representa o crescimento expressivo de 29,59% frente ao mesmo mês do ano anterior. Na movimentação geral, os portos nordestinos registraram 9 milhões de toneladas escoadas em fevereiro, avanço de 6,68% na comparação anual.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, os resultados mostram a força da infraestrutura portuária nordestina e o papel da região na movimentação da economia nacional. “Os portos do Nordeste têm importância estratégica para o abastecimento, para a indústria e para o escoamento da produção brasileira. Os investimentos realizados nos últimos anos vêm ampliando a eficiência logística da região e criando condições para atrair novos negócios, gerar emprego e fortalecer o desenvolvimento regional”, afirmou.

Principais cargas

Além do petróleo e derivados sem óleo bruto, a segunda principal carga movimentada foi petróleo e derivados com óleo bruto, ou seja, petróleo cru ainda não refinado, que registrou 1,6 milhão de toneladas movimentadas e crescimento de 11,48%. Na terceira posição aparece o sal, com movimentação de 568 mil de toneladas e crescimento expressivo de 38,45% no período.

Destaques portuários

Entre os principais destaques da região está o Porto de Suape (PE), com movimentação de 2,1 milhões de toneladas e crescimento de 19,32%. Em seguida aparece o terminal privado de Madre de Deus (BA), com 2 milhões de toneladas movimentadas e alta de 19,33%.

O Terminal Portuário do Pecém (CE) registrou movimentação de 1,7 milhão de toneladas, crescimento de 0,33%. Já o Porto de Aratu (BA) apresentou aumento expressivo de 20,23%, movimentando 555 mil toneladas.

Para uma análise mais fiel do desempenho da região Nordeste, os portos do Maranhão não foram contabilizados, uma vez que o estado integra a dinâmica logística do Arco Norte.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 12/05/2026

BRASIL COLOCA TRÊS AEROPORTOS ENTRE OS MAIS MOVIMENTADOS DA AMÉRICA LATINA, IMPULSIONADOS POR INVESTIMENTOS RECORDES NO SETOR

Guarulhos liderou o ranking latino-americano em 2025, enquanto Congonhas e Galeão também ficaram entre os 10 primeiros

O crescimento da aviação brasileira e os investimentos na modernização da infraestrutura aeroportuária têm ampliado a presença do país entre os principais hubs da América Latina. Segundo levantamento do Conselho Internacional de Aeroportos da América Latina e do Caribe (ACI-LAC), três aeroportos brasileiros ficaram entre os 10 mais movimentados da região em 2025: Guarulhos (SP), Congonhas (SP) e Galeão (RJ).



Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) liderou o ranking em 2025, com circulação de mais de 23,1 milhões de passageiros ao longo do ano, resultado 8,3% superior ao registrado em 2024 - Foto: Jonilton Lima/MPor

O Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) liderou o ranking em 2025, com circulação de mais de 23,1 milhões de passageiros ao longo do ano, resultado 8,3% superior ao registrado em 2024. O terminal ficou à frente de aeroportos estratégicos do continente, como El Dorado, em Bogotá, e o

Aeroporto Internacional da Cidade do México.

Além de Guarulhos, o ranking conta com Congonhas, na 7ª posição, com cerca de 11,9 milhões de passageiros; e com o Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, que encerrou a lista no 10º lugar, com 8,7 milhões. O terminal carioca registrou um dos maiores crescimentos do período, com alta de 23,6% no fluxo de viajantes entre 2024 e 2025.

O avanço no movimento de passageiros em 2025 coincide com o volume recorde de investimentos públicos realizados no setor aeroportuário em 2024. Foram R\$ 549,5 milhões em obras e investimentos públicos, com investimentos privados chegando a R\$ 3,38 bilhões.

“Falar de infraestrutura é falar de gente, é através dela que as pessoas se conectam. Investir em infraestrutura aeroportuária significa melhorar o serviço prestado aos passageiros, garantir mais segurança nas operações e fomentar um setor que é essencial para o crescimento do país. É estar ao lado do povo brasileiro”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Infraestrutura mais forte

Estratégicos para o turismo, os terminais mais movimentados do país foram contemplados com um cronograma de mais investimentos. Em 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, somente para Guarulhos, um aporte de R\$ 1,4 bilhão destinado à expansão e modernização do terminal. O pacote contempla 21 projetos de ampliação de terminais, integração tecnológica e melhorias operacionais em pátios e taxiways.

Maior e mais movimentado terminal da América Latina, Guarulhos teve a repactuação do contrato de concessão homologada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em outubro de 2024. A medida permitiu a retomada de obras estruturantes e prorrogou o contrato até novembro de 2033.

Congonhas também passa por uma ampla transformação, com investimentos estimados em R\$ 2,4 bilhões, visando se tornar referência em modernidade, sustentabilidade e eficiência operacional, seguindo padrões internacionais. Após a conclusão das intervenções, a capacidade anual do terminal deverá saltar de 22 milhões para quase 30 milhões de passageiros.

Já o Galeão, vetor do turismo na Cidade Maravilhosa, também deverá receber novos aportes após o leilão de venda assistida realizado em março. O modelo incorpora melhorias regulatórias e busca garantir a sustentabilidade da concessão até 2039, preservando os investimentos já realizados. O terminal foi arrematado pela espanhola Aena, com lance de R\$ 2,9 bilhões.

Transporte aéreo em crescimento

Os investimentos nos aeroportos do Brasil acompanham a demanda pelo fortalecimento da infraestrutura desse setor estratégico. No primeiro trimestre deste ano, mais de 34 milhões de passageiros utilizaram voos domésticos e internacionais por todo o país, volume 9,52% superior ao registrado no mesmo período de 2025.

A movimentação internacional apresentou desempenho ainda mais expressivo. Nos três primeiros meses do ano, mais de 8,3 milhões de passageiros passaram pelos aeroportos brasileiros em voos

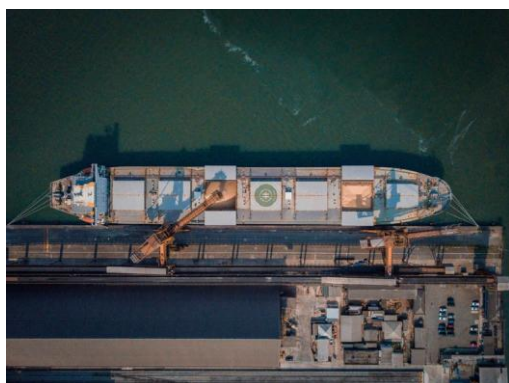
para o exterior, crescimento de 13,2% em relação ao mesmo período do ano anterior. No mercado doméstico, a alta foi de 8,35%, com mais de 25,7 milhões de passageiros transportados no trimestre.

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

Data: 12/05/2026

SUSTENTABILIDADE NOS PORTOS: SETOR AVANÇA EM SOLUÇÕES PARA REDUZIR EMISSÕES E AMPLIAR EFICIÊNCIA

Energia renovável, combustíveis limpos e eletrificação de equipamentos impulsionam a descarbonização das operações portuárias



Por meio do sistema OPS, Porto de Santos (SP) fornece energia elétrica em terra para embarcações atracadas - Foto: Vosmar Rosa

Responsável por movimentar a maior parte do comércio global (e mais de 95% do comércio exterior brasileiro), o transporte marítimo também enfrenta o desafio de reduzir seu impacto ambiental, já que responde por aproximadamente 3% das emissões mundiais de gases de efeito estufa relacionadas à energia. Caso o cenário atual seja mantido, estima-se que, até 2030, as emissões do setor alcancem entre 90% a 130% dos níveis de 2008.

Nos portos brasileiros, esse cenário é agravado pela combinação entre as emissões da frota de navios, o intenso fluxo de caminhões e trens no entorno portuário e as limitações da infraestrutura terrestre. Para enfrentar esses desafios, o Ministério de Portos e Aeroportos e instituições do setor vêm ampliando iniciativas voltadas à transição energética, à eficiência logística e à adoção de tecnologias limpas. “Nosso compromisso é com a construção democrática de políticas públicas que estimulam a sociedade a aderir práticas sustentáveis que estão na agenda dos debates sobre o futuro do Brasil e do nosso planeta”, explica o ministro da pasta, Tomé Franca.

Entre as medidas adotadas nos complexos portuários estão a eletrificação de equipamentos, o fornecimento de energia elétrica em terra para embarcações atracadas (sistemas conhecidos como Onshore Power Supply ou OPS), o monitoramento das emissões, bem como investimentos em combustíveis de baixo carbono e hidrogênio verde.

Já o foco do Ministério de Portos e Aeroportos foi o desenvolvimento e o incentivo à implementação da Política de Sustentabilidade para o modal de transporte. Lançada em 2025, a Política mobiliza os setores portuários, aeroportuários e hidroviários do país a atuarem dentro de critérios de sustentabilidade, que envolvem questões ambientais, sociais e de governança (ESG, na sigla em inglês). A iniciativa estabelece parâmetros para a gestão pública e privada e busca integrar eficiência, transparência e responsabilidade socioambiental na infraestrutura logística do Brasil.

“Mais do que pontos de passagem e comércio, os portos são estruturas estratégicas para viabilizar novas soluções energéticas, apoiar a descarbonização da navegação e preparar o país para as transformações em curso no cenário internacional. Na Secretaria Nacional de Portos, temos buscado avançar nessa direção com planejamento, base técnica e articulação institucional”, afirmou o secretário nacional de Portos do MPor, Alex Ávila.

A descarbonização do setor está alinhada, ainda, às metas climáticas assumidas pelo Brasil e aos compromissos internacionais de redução das mudanças climáticas, como o Acordo de Paris e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU.

Exemplos pelo país



O Porto de Santos (SP) implantou o sistema Onshore Power Supply (OPS) para abastecimento elétrico de rebocadores atracados. Assim, desde 2024 a energia limpa gerada pela usina hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, reduz o consumo de diesel e as emissões de CO₂.

Em Paranaguá (PR), investimentos em logística ferroviária e geração de energia solar reforçam a eficiência operacional e a sustentabilidade. A obra do Moegão, que já está em fase final, ampliará a capacidade de movimentação ferroviária, enquanto sistemas fotovoltaicos instalados em terminais contribuem para a redução das emissões desde 2023.

Já o Porto de Suape (PE) será o primeiro terminal de contêineres 100% eletrificado da América Latina, com equipamentos movidos a energia elétrica, automação operacional e infraestrutura digital integrada. A expectativa é que a estrutura comece a funcionar até o fim do ano.

No Ceará, o Complexo do Pecém avança na consolidação de um hub de hidrogênio verde, apoiado pela forte geração de energia renovável da região. O complexo também desenvolve projetos voltados à produção de amônia verde e expansão da infraestrutura portuária para atender a nova cadeia energética a partir de 2030.

O Porto do Açu, no Rio de Janeiro, aposta na criação de um corredor verde para abastecimento de combustíveis de baixo carbono e no desenvolvimento de projetos ligados ao hidrogênio e à descarbonização da indústria siderúrgica também a partir de 2030.

Agenda sustentável

O MPor tem fortalecido a agenda de sustentabilidade do setor portuário por meio de políticas públicas, planejamento estratégico e articulação com autoridades portuárias, agências reguladoras e iniciativa privada. A atuação do ministério busca estimular a adoção de tecnologias limpas, ampliar a eficiência logística e consolidar os portos brasileiros como referência em competitividade e transição energética.

Entre as iniciativas da pasta está o Índice de Desempenho Ambiental da Navegação (IDA-Navegação), ferramenta desenvolvida em parceria com a Infra S.A. para mensurar a performance ambiental das embarcações. O índice reúne 39 indicadores distribuídos em quatro dimensões: físico-química, biológico-ecológica, sociocultural e econômico-operacional. O IDA-Navegação contribui ainda para ampliar a transparência, incentivar boas práticas e induzir a modernização da frota nacional.

O MPor também coordena o Programa de Descarbonização de Portos (PND-Portos), instrumento estratégico para redução progressiva das emissões de gases de efeito estufa (GEE), aumento da eficiência energética e modernização da infraestrutura logística brasileira.

O ministro Tomé Franca destacou a importância desses instrumentos para reduzir impactos dos modais de transportes no meio ambiente. "O PND-Portos e o PND-Navegação são instrumentos que vão guiar a transição energética dos setores portuário e aquaviário, alinhando o Brasil às melhores práticas globais. Estamos criando os incentivos para reduzir emissões de gases de efeito estufa, modernizar a frota com combustíveis sustentáveis e tornar nossos portos mais eficientes", disse.

Na interface com o setor privado, a pasta consolidou o Pacto pela Sustentabilidade, iniciativa que reúne empresas comprometidas com práticas ambientais, sociais e de governança (ESG). Em novembro do ano passado, durante a Conferência das Nações Unidas para o Clima (COP30), em Belém (PA), 36 empresas foram reconhecidas com selos de excelência por ações voltadas à sustentabilidade e à inovação no setor de transportes.

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

Data: 12/05/2026

RECIFE RECEBE R\$ 86 MILHÕES PARA OBRAS DE ESTABILIZAÇÃO DE 17 ENCOSTAS NA BR-101/PE

Ministro dos Transportes autorizou intervenções em áreas da capital de Pernambuco para reduzir riscos de deslizamentos e desabamentos no período de chuvas. Também foi aprovado o edital para obras no Ibura



Encostas às margens da BR-101/PE terão serviços de contenção para reduzir riscos durante as chuvas. Foto: Jerônimo Gonzalez/MT

O ministro dos Transportes, George Santoro, autorizou nesta terça-feira (12) a execução das obras de estabilização de 17 encostas em diversos trechos da BR-101/PE localizados no perímetro do município de Recife. Ao todo, serão investidos cerca de R\$ 86 milhões para solucionar um antigo problema da infraestrutura local, que, durante os períodos de chuva intensa, é afetada por deslizamentos de terra e pelo risco de desabamento

de moradias da cidade.

“O presidente Lula nos orienta a olhar para as pessoas, a segurança e a melhorar a qualidade de vida. Não há dúvida de que resolver as encostas em Recife é fundamental para isso. Construímos um projeto federativo para fazer uma entrega tão relevante para a cidade”, afirmou George Santoro.

A melhoria para a cidade será possível devido ao repasse das áreas que eram de competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a Prefeitura de Recife. Na distribuição dos recursos, a autarquia federal alocará R\$ 82,9 milhões, enquanto a gestão municipal ficará responsável por R\$ 3,32 milhões.

O prefeito de Recife, Vitor Marques, celebrou a agilidade do Governo do Brasil em estruturar e viabilizar um projeto importante para as famílias do município.

“Há um reconhecimento sobre o desafio de realizar obras de maneira geral, e uma união como essa representa um motivo de orgulho. O início desses serviços vai fazer a diferença para a cidade. As encostas, especialmente em um momento crítico como o atual, terão um papel importante na proteção das moradias e da própria via. Também existe um simbolismo nessa rapidez, nessa agilidade e na disposição para tirar o projeto do papel”, destacou Vitor Marques.

Edital prevê retorno no Ibura

Durante a agenda, o ministro dos Transportes aprovou a publicação do edital para a construção do retorno Padre Cícero na BR-101/PE, no bairro do Ibura, em Recife, além da eliminação de pontos críticos e da melhoria da mobilidade no segmento do km 72,9 ao km 82,3 da rodovia.

No trecho que integra a divisa da Paraíba com Pernambuco e de Pernambuco com Alagoas, serão investidos R\$ 19,7 milhões destinados a aperfeiçoar o tráfego viário da região.

“O retorno no Ibura resolve uma série de sinistros de trânsito e torna a via mais segura. Estamos dando uma solução ao problema. Após a licitação, vamos contratar e iniciar a obra em julho. É mais uma entrega para a Região Metropolitana de Recife”, finalizou George Santoro.

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

Data: 13/05/2026



PORTAL PORTO GENTE

VLI INVESTE R\$ 38 MILHÕES PARA AMPLIAR CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FERTILIZANTES NO TIPLAM

FERROVIA & PORTO

VLI amplia capacidade ferroviária do Tiplam em Santos com investimento de R\$ 38 milhões

Nova linha férrea deverá elevar em até 30% a eficiência operacional do terminal e fortalecer o abastecimento de fertilizantes para o agronegócio brasileiro

Da Redação Portogente

A VLI concluiu a construção de uma nova linha férrea no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos, ampliando a capacidade operacional do terminal e fortalecendo a logística de fertilizantes destinados ao interior do país.



Com investimento de R\$ 38 milhões e aproximadamente 2 quilômetros de extensão, a nova estrutura foi adaptada para aumentar o volume de carregamento ferroviário de fertilizantes que abastecem principalmente as regiões produtoras do Mato Grosso.

Segundo a companhia, a melhoria deverá ampliar em até 30% a capacidade operacional do terminal, garantindo maior flexibilidade logística, redução no tempo de espera e aumento no volume de cargas movimentadas.

Foco no agronegócio

O Tiplam integra o Corredor Sudeste da VLI, sistema logístico que conecta o Centro-Oeste brasileiro à Baixada Santista por meio da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Além do fluxo de importação de fertilizantes, fundamentais para o agronegócio nacional, o terminal também opera exportações de grãos como milho, soja e farelos, além de açúcar.

De acordo com Marcelo Cardoso, diretor de Operações da VLI no Corredor Sudeste, o investimento busca ampliar a eficiência e fortalecer a integração logística da companhia.

“É um investimento com foco na eficiência, geração de valor e integração da nossa cadeia logística, se conectando diretamente com o compromisso da VLI de apoiar nossos clientes e o agronegócio. Com essa ampliação vamos garantir mais fluidez, previsibilidade e competitividade no abastecimento de insumos essenciais para a produção brasileira”, afirmou.

 Logística do agro: a nova linha férrea reforça o abastecimento de fertilizantes para regiões agrícolas estratégicas do país, especialmente no Mato Grosso.


Aumento do calado

No primeiro semestre de 2025, o Tiplam já havia recebido obras voltadas ao aumento do calado dos berços 2, 3 e 4, além de melhorias no canal Piaçaguera.

As intervenções elevaram o calado máximo operacional de 13,35 metros para 14,10 metros, permitindo aumento de aproximadamente 10% na capacidade de cargas dos navios que operam no terminal.



O aumento do calado — distância entre a linha de flutuação e o fundo da embarcação — possibilita maior aproveitamento da capacidade dos navios e melhora a eficiência logística das operações portuárias.

 **Ganho operacional:** além da nova linha ferroviária, o aumento do calado permitiu maior capacidade de carga dos navios que operam no Tiplam.

Resultados recordes

As melhorias realizadas contribuíram diretamente para o desempenho histórico do terminal em 2025. O Tiplam movimentou 14,3 milhões de toneladas úteis (MTU), volume mais de 6% superior ao registrado em 2024.

O terminal também alcançou recordes operacionais importantes no ano passado, incluindo o maior desembarque mensal de fertilizantes da sua história, com 285 mil toneladas movimentadas em setembro.

Outro destaque foi o maior embarque histórico em uma única embarcação, com aproximadamente 83 mil toneladas de açúcar.

Integração logística estratégica

A ampliação da infraestrutura ferroviária reforça a estratégia de integração entre porto e ferrovia como alternativa para aumentar a eficiência logística nacional e reduzir gargalos operacionais.

Com o crescimento contínuo da produção agrícola brasileira e da demanda por fertilizantes importados, investimentos em corredores multimodais tornam-se cada vez mais relevantes para garantir competitividade ao agronegócio brasileiro.

Análise Portogente:

A expansão ferroviária do Tiplam reforça uma tendência estratégica da logística brasileira: a integração cada vez maior entre infraestrutura portuária e corredores ferroviários voltados ao agronegócio. O aumento da eficiência operacional em Santos possui impacto direto sobre a competitividade das exportações e sobre o abastecimento de insumos agrícolas no interior do país. Em um cenário de crescimento contínuo da produção agrícola e maior pressão sobre os corredores logísticos, investimentos em multimodalidade tornam-se essenciais para reduzir custos, ampliar capacidade e garantir maior previsibilidade operacional ao comércio exterior brasileiro.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/05/2026

NOVA FASE DAS OBRAS NA ALEMOA ALTERA DESVIOS NA PERIMETRAL

Obras de drenagem da APS na Alemoa avançam e alteram trânsito no acesso ao Porto de Santos

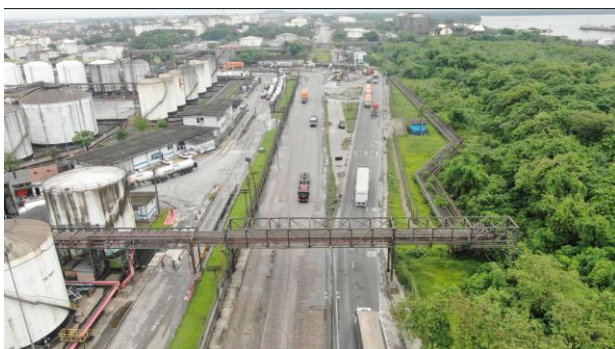
Intervenção irá quadruplicar a capacidade de escoamento das águas pluviais e busca solucionar histórico problema de alagamentos na entrada de Santos

Da Redação Portogente

As obras de construção de um novo canal de drenagem na região da Alemoa entram em nova fase a partir desta quarta-feira, 13 de maio, provocando mudanças no tráfego de veículos no acesso ao Porto de Santos.

A intervenção realizada pela Autoridade Portuária de Santos (APS) ocorre entre o acesso da Rodovia Anchieta ao Porto de Santos — no final do viaduto Paulo Benevides — e a avenida Engenheiro Augusto Barata.

Os motoristas que utilizam o acesso ao Porto precisam ficar atentos às alterações nos desvios implantados desde janeiro, agora modificados em razão do avanço das obras.




Mudanças no tráfego

As alterações no sistema viário serão implantadas em duas fases. Na primeira etapa, prevista para durar aproximadamente 15 dias, haverá estreitamento de pista com a supressão de uma faixa de rolamento na altura da rotatória no sentido de entrada ao Porto.

A expectativa é de retenções no trânsito durante esse período devido à redução temporária da capacidade de circulação de veículos.

Após essa etapa, será concluída a pista definitiva de saída, permitindo que a atual pista provisória passe a ser utilizada pelos veículos que acessam a via perimetral.

Na sequência, será implantado um desvio em formato de “Y”, estrutura que deverá duplicar a capacidade de escoamento do tráfego e minimizar os impactos operacionais causados durante a primeira fase da intervenção.

 Solução histórica: a obra busca eliminar os frequentes alagamentos na Alemoa, um dos principais gargalos viários e operacionais da entrada de Santos.


Maior capacidade de drenagem

A região da Alemoa é considerada um dos principais pontos críticos de Santos em períodos de chuva intensa. Os alagamentos recorrentes causam transtornos para moradores e impactam diretamente a operação portuária, com interrupções no tráfego de caminhões, ônibus e veículos leves.

Atualmente, a drenagem existente no final do viaduto possui dimensões de apenas 1,5 metro por 1,5 metro, estrutura considerada insuficiente para o volume de águas pluviais da região.

O sistema será substituído por um novo canal de drenagem com dimensões significativamente maiores, ampliando em quatro vezes a capacidade atual de vazão.

Segundo a APS, a intervenção representa uma solução definitiva para o problema histórico de alagamentos na entrada da cidade e nos acessos ao Porto de Santos.

 Impacto logístico: além de reduzir enchentes, a obra deve melhorar a fluidez do tráfego portuário em uma das áreas mais estratégicas de acesso ao Porto de Santos.

Modernização viária

Além da nova drenagem, o projeto inclui a substituição do atual piso de paralelepípedos por pavimentação asfáltica, o que deverá proporcionar maior fluidez operacional e melhor definição das três faixas de rolamento.

A atual rotatória também será substituída por dois retornos com entrada livre, solução que busca tornar o fluxo viário mais eficiente e reduzir pontos de conflito entre veículos.

Durante toda a execução das obras, agentes da Guarda Portuária permanecerão no local para orientar os motoristas e auxiliar na organização do trânsito.

Um guincho da corporação ficará de prontidão para atendimento rápido em ocorrências que exijam remoção de veículos da pista.

Infraestrutura estratégica

A modernização da entrada da Alemoa faz parte de um conjunto de intervenções voltadas à melhoria da infraestrutura logística do Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina.

Com o crescimento constante da movimentação de cargas e da circulação de caminhões na região, obras de drenagem e mobilidade tornam-se fundamentais para garantir maior previsibilidade operacional e segurança viária.

Análise Portogente:

A intervenção da APS na Alemoa possui impacto que vai além da drenagem urbana. O projeto atua diretamente sobre um dos principais gargalos logísticos do Porto de Santos, onde enchentes frequentes comprometem o fluxo de caminhões, aumentam custos operacionais e afetam a previsibilidade das operações portuárias. Ao ampliar a capacidade de escoamento das águas pluviais e modernizar o sistema viário, a obra reforça a importância de integrar infraestrutura urbana e eficiência logística em regiões portuárias estratégicas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/05/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PROTAGONISMO DOS HUBS AÉREOS BRASILEIROS NA AMÉRICA LATINA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O desempenho da aviação brasileira em 2025 consolidou o País como o principal polo de conectividade da América Latina. Com três terminais figurando no “Top 10” da região, o Brasil reafirma sua posição como destino prioritário para investimentos e turismo global. O Aeroporto de Guarulhos (SP), ao liderar o ranking continental com mais de 23,1 milhões de passageiros, deixa de ser apenas uma porta de entrada nacional para se tornar o eixo central da movimentação aérea na região, superando competidores históricos como Bogotá (Colômbia) e Cidade do México. Esse avanço reflete diretamente o volume recorde de recursos públicos e privados injetados no setor, somando quase R\$ 4 bilhões em 2024.

Parte desse levantamento, o crescimento de 23,6% no fluxo do Galeão, no Rio de Janeiro, é um dos dados mais reveladores do novo momento da infraestrutura nacional. A recuperação do terminal carioca, agora sob gestão da espanhola Aena após um lance de R\$ 2,9 bilhões, demonstra como a segurança regulatória e a modernização operacional podem revitalizar ativos fundamentais para o turismo. Paralelamente, Congonhas (SP) avança em um projeto de R\$ 2,4 bilhões que elevará sua capacidade para quase 30 milhões de passageiros, integrando tecnologia e sustentabilidade para se alinhar aos mais rigorosos padrões internacionais de eficiência.

Para sustentar esse ritmo, o Ministério de Portos e Aeroportos estruturou pacotes de investimentos que focam na expansão física e na inteligência operacional. Em Guarulhos, a homologação da repactuação contratual pelo Tribunal de Contas da União (TCU) destravou R\$ 1,4 bilhão para 21 projetos que incluem a integração tecnológica e a melhoria de pátios e pistas de táxi (taxiways). Essas intervenções são necessárias para absorver a demanda crescente, que já apresenta alta de 13,2% nos voos internacionais apenas no primeiro trimestre deste ano, sinalizando que a infraestrutura aeroportuária brasileira está finalmente alcançando o calado necessário para suportar as ambições econômicas do País.

O cenário de 2026 desenha uma malha aérea mais robusta e interiorizada. O aumento na movimentação doméstica e internacional indica que o investimento em infraestrutura gera um ciclo virtuoso: aeroportos melhores atraem mais voos, que por sua vez fomentam o desenvolvimento econômico e a integração regional. Como pontuado pelo ministro Tomé Franca, modernizar terminais

é, em última análise, conectar pessoas e garantir segurança jurídica para o crescimento sustentável. Com a consolidação de seus hubs, o Brasil não apenas participa do mercado latino-americano, mas dita o ritmo da aviação no continente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS – DIREITO - TECON SANTOS 10, AS LIÇÕES A SEREM APRENDIDAS NO MERCOSUL



LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO

Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (Findes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia.

opinio@portalbenews.com.br

Embarco esta semana para Buenos Aires, para o Fórum Mercosul Export 2026. Levo na mala uma pergunta que parece dividida entre os dois lados do Rio da Prata: até que ponto a fragmentação de ativos portuários efetivamente promove concorrência eficiente?

A pergunta não é teórica. O Brasil discute neste momento o desenho do arrendamento do Tecon Santos 10, o maior projeto portuário em pauta no país. Há quem defenda que o terminal deva ser licitado sob restrições peremptórias: proibição de participação de armadores verticalizados, vedação aos atuais operadores do Porto de Santos na primeira etapa do certame e leilão estruturado em duas fases. Esse era, em linhas gerais, o desenho aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com recomendações adicionais do Tribunal de Contas da União (TCU).

O debate ganhou novo capítulo na semana passada. Conforme noticiado pela imprensa, a Casa Civil orientou o Ministério de Portos e Aeroportos a manter o desenho de duas fases proposto pela Antaq, com um ajuste preciso na definição de incumbente. Pela nova diretriz, o operador que protocolar perante o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) a venda irrevogável de sua participação societária no Porto de Santos, condicionada à eventual adjudicação do Tecon Santos 10, deixa de ser tratado como incumbente e passa a poder disputar a primeira etapa do certame. Quem não cumprir esse requisito permanece restrito à eventual segunda etapa, caso a primeira reste deserta. Não se trata, portanto, de suprimir salvaguardas concorrenciais, mas de ampliar o universo de potenciais licitantes, no entendimento de que as restrições até agora recomendadas não encontram fundamentação técnica suficiente.

A discussão em torno do Tecon Santos 10 já se arrasta há mais de seis anos e, em meio a essa indefinição, vale olhar para o outro lado do rio, dentro do Mercosul.

A simetria histórica entre os dois países não é casual. A Lei argentina nº 24.093/92 e a Lei brasileira de Modernização dos Portos, de 1993, são quase contemporâneas e responderam ao mesmo ciclo de liberalização econômica. Em Buenos Aires, contudo, a aposta foi mais radical: estruturar Puerto Nuevo em terminais leiloados de forma independente, com proibição expressa de participação cruzada entre concessionários no mesmo porto. O pressuposto era de que a rivalidade direta entre operadores, dentro do mesmo cais, bastaria para disciplinar preços, produtividade e qualidade dos serviços.

Esse pressuposto não resistiu ao teste do tempo. Em apenas seis anos, a Resolución nº 215/2000 do próprio governo argentino reconheceu, com todas as letras, que “el mantenimiento de cláusulas que impiden la asociación entre las terminales con fines comerciales [...] conspira contra las economías de escala a las que el puerto debería recurrir para mantener su competitividad”.

Em 2018, o relatório *The Container Port of Buenos Aires in the Mega-Ship Era*, do International Transport Forum da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), foi ainda mais explícito: o modelo de concorrência intraporto, com múltiplos terminais fragmentados em Puerto Nuevo, não está alinhado às exigências operacionais, econômicas e estratégicas da Argentina contemporânea.



Mais recentemente, o governo argentino concluiu a travessia: decidiu conceder todo Puerto Nuevo a um único operador, por 50 anos, rompendo deliberadamente com a doutrina da concorrência intraporto que orientou a reforma de 1994. A travessia, porém, custou caro: foram anos de produtividade relativa perdida, contratos longos desmontados a preço elevado e uma posição regional progressivamente erodida em favor dos portos vizinhos.

A indústria que motivou essa correção mudou de patamar. A capacidade dos maiores navios do mundo multiplicou-se desde 1970, saltando mais de cinco vezes de 4.600 TEU, em 1994, para mais de 24.000 TEU hoje em dia. A escala mínima eficiente subiu, as alianças globais reduziram o número de armadores independentes, as redes portuárias se racionalizaram com menos escalas e maior volume por escala, e os portos que não acompanharam essa curva perderam relevância nas rotas internacionais. Em 2018, o tempo médio de giro dos navios em Buenos Aires chegava a quase dois dias, contra menos de um dia em Santos, Itajaí e Paranaguá.

A pergunta de fundo é se o mercado relevante para essa análise cabe dentro de um único porto. O Porto de Santos movimentou 4,79 milhões de TEU em 2024 e atende cerca de 61,7% das cargas de sua hinterlândia competitiva. Esse volume é disputado com Itajaí, Paranaguá, Rio Grande, Suape (já, já o Espírito Santo) e, crescentemente, com portos da costa oeste sul-americana.

Os grandes embarcadores operam, na prática, com múltiplos armadores e múltiplos terminais simultaneamente, alternando rotas em função do custo logístico total. Em um benchmark de 35 portos internacionais, Buenos Aires aparece como outlier global: quatro terminais para volume modesto. Santos, com três operadores e cerca de 4,8 milhões de TEU, ainda está acima, mas um pouco mais alinhado ao padrão internacional de um, ou no máximo dois terminais para o mesmo volume. Faz sentido fragmentar mais?

Há ainda uma dimensão temporal que torna o debate especialmente sensível. Os contratos de arrendamento portuário são de longuíssimo prazo, e as regras concorrenciais fixadas no edital condicionam o comportamento do mercado por toda a vigência da concessão. A correção, quando vem, não se faz por decreto: depende de renegociações complexas, indenizações e enfrentamentos institucionais que a Argentina dedicou nos últimos anos a administrar. O custo de errar agora é elevado precisamente porque acertar depois é caro.

Em pouco mais de 30 anos, a Argentina percorreu o ciclo completo: fragmentou em 1994, reconheceu o limite em 2000, documentou o problema em 2018 e reunificou em escala em 2024-25. A correção veio com custos elevados: terminais sem escala, contratos onerosos, posição regional enfraquecida.

O Brasil tem hoje uma oportunidade rara: discutir as restrições antes de contratá-las, e não vinte anos depois de pagá-las. É essa a lição que viaja, esta semana, de um lado a outro do Cone Sul.

Luis Claudio Santana Montenegro é ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (F indes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia.

EM POUCO MAIS DE 30 ANOS, A ARGENTINA PERCORREU O CICLO COMPLETO: FRAGMENTOU EM 1994, RECONHECEU O LIMITE EM 2000, DOCUMENTOU O PROBLEMA EM 2018 E REUNIFICOU EM ESCALA EM 2024-25. A CORREÇÃO VEIO COM CUSTOS ELEVADOS: TERMINAIS SEM ESCALA, CONTRATOS ONEROSOS, POSIÇÃO REGIONAL ENFRAQUECIDA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

POLÍTICA - 'BRASIL CONTRA O CRIME' PODE TER REFORÇO

No combate ao crime organizado, Lula também espera aprovação de PEC no Senado para criar o Ministério da Segurança Pública

Da Agência e Estado Estadão Conteúdo



No lançamento do programa, compareceram membros do governo e o presidente da Câmara Hugo Motta. O do Senado, Davi Alcolumbe, não atendeu ao convite

O governo Lula lançou na manhã desta terça-feira, 12, o programa Brasil Contra o Crime Organizado, sua principal aposta para a área da segurança pública, depois de seus projetos legislativos serem desidratados no Congresso.

Estruturado em quatro eixos estratégicos (asfixia financeira das organizações criminosas; fortalecimento da segurança no sistema prisional; qualificação da investigação e do esclarecimento de homicídios; e combate ao tráfico de armas), o programa deve ser usado como exemplo, na campanha eleitoral, de comprometimento do governo no combate à criminalidade.

“Esse ato é um sinal para a gente dizer ao crime organizado que em pouco tempo eles não serão mais donos de nenhum território. O território será devolvido ao povo brasileiro, de cada cidade e de cada Estado. E que esse programa está permitindo que a gente possa combater o crime organizado desde a esquina até o andar de cima do prédio mais alto deste País, para que a gente possa dizer ao mundo que muitas vezes o criminoso não é o pobre, não é o negro, o desempregado no bairro pobre. Muitas vezes o responsável está no andar de cima, engravatado, tomando uísque e zombando da nossa cara. Nós chegaremos nele um dia”, afirmou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O plano prevê investimentos de até R\$ 11 bilhões na segurança pública. Lula assinou o decreto que institui o programa e as portarias que detalham a medida.

Além dos cerca de R\$ 1 bilhão previstos no orçamento para uso em medidas de segurança, o governo também vai viabilizar empréstimos aos Estados por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Nessa última modalidade, estarão disponíveis até R\$ 10 bilhões para conceder às unidades da federação interessadas em aderir ao programa. Os recursos são provenientes do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS).

Novo ministério

Lula afirmou que o governo criará o Ministério da Segurança Pública assim que o Senado Federal aprovar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 18/25, conhecida como PEC da Segurança Pública, já aprovada pelo plenário da Câmara dos Deputados.

“Sempre recusei aprovar o Ministério da Segurança Pública enquanto a gente não tivesse definido qual seria o papel do governo federal na segurança pública”, completou, lembrando que, na Constituição de 1988, “quase toda a responsabilidade” no que diz respeito à segurança pública foi repassada aos governos estaduais. “Agora, estamos sentindo a necessidade de que o governo federal volte a participar ativamente, mas com critérios”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - BOULOS ALERTA PARA “ARMADILHA” NO CONGRESSO SOBRE FIM DA ESCALA 6×1

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

O ALERTA DE BOULOS

As declarações do ministro Guilherme Boulos, da Secretaria-Geral da Presidência, nessa terça-feira, dia 12, revelam uma mudança tática do Palácio do Planalto para tentar blindar o fim da escala 6×1 de manobras protelatórias no Congresso. Durante sua participação no programa “Bom Dia, Ministro”, Boulos alertou que a estratégia de focar apenas na proposta de emenda à Constituição (PEC) pode ser uma “armadilha” política. Segundo o ministro, como as PECs exigem ritos mais complexos e não

possuem o mecanismo de urgência constitucional, o texto correria o risco de ser aprovado na Câmara apenas para “dormir em berço esplêndido” no Senado, perdendo o fôlego antes das eleições de outubro.

BOIA DE SALVAÇÃO

Para evitar esse engavetamento, o Governo Lula enviou em abril um Projeto de Lei (PL) com urgência constitucional. Diferente da PEC, que requer dois turnos de votação com quórum qualificado, o PL exige apenas maioria simples e obriga o Congresso a deliberar em prazos curtos, trancando a pauta caso não seja votado. Na visão de Boulos, o PL é a “boia de salvação” para garantir que a mudança na jornada de trabalho — que passaria de 44 para 40 horas semanais no modelo 5x2 — entre em vigor de forma imediata e sem as transições de longo prazo sugeridas pela oposição.

AUSÊNCIA SENTIDA

O cenário político em Brasília nessa terça-feira foi marcado por ausências simbólicas que ratificam o isolamento do Palácio do Planalto após as sucessivas derrotas no Legislativo. O evento sobre segurança pública, organizado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, serviu como termômetro do “azedume” institucional: o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, não compareceu, sinalizando que o rompimento anunciado pelo governo após a rejeição do advogado-geral da União, Jorge Messias, à vaga do Supremo, é mútuo e profundo. Alcolumbre, que agora detém a chave de pautas cruciais como a Lei da Dosimetria e o Marco das Ferrovias, demonstra que o diálogo institucional está, na prática suspenso.

FORA DA VITRINE

Somando-se ao “chá de sumiço” de Alcolumbre, a figura central da última crise, Jorge Messias, também se retirou da vitrine política. O advogado-geral da União, cujo nome foi rejeitado pelo Senado para a vaga no Supremo Tribunal Federal em um placar histórico, não cumpre agenda pública desde o início de abril.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/05/2026

POLÍTICA - COMISSÃO LIBERA FGTS PARA COMPRA DE ARMAS

Projeto de lei que autoriza o saque foi aprovado pela Comissão de Segurança Pública da Câmara dos Deputados

Do Estadão Conteúdo



A proposta é de Marcos Pollon (PL-MS), que está suspenso pelo Conselho de Ética por impedir sessão da Câmara no ano passado, com outros deputados

A Comissão de Segurança Pública da Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira, 12, um projeto de lei que autoriza o saque do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para a aquisição de arma de fogo.

A proposta autoriza que trabalhadores possam sacar os valores anualmente, na data de seu aniversário ou dia útil subsequente. Para isso, será necessária a apresentação da autorização de compra de arma e regularidade no Sistema Nacional de Armas (SINARM) ou no Sistema de Gerenciamento Militar de Armas (SIGMA).

De autoria do deputado Marcos Pollon (PL-MS), a proposta limita o saque ao valor necessário para a aquisição da arma, cota anual de munições correspondentes à arma comprada e outros acessórios.



Na justificativa, o deputado alegou que o projeto “harmoniza os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, do direito à autodefesa e da liberdade individual, com a função social do FGTS”. Segundo Pollon, o texto assegura aos cidadãos o “pleno exercício de sua legítima defesa”.

O relator da proposta, deputado Paulo Bilynskyj (PL-SP), foi favorável ao projeto sob a justificativa de que o uso da arma de fogo “aumenta o custo da ação criminosa e reduz a vulnerabilidade da vítima”.

O FGTS foi criado em 1966. Atualmente, é permitido o saque somente em situações específicas, como demissão sem justa causa, doenças graves, aposentadoria e compra da casa própria. Também é permitido aos trabalhadores o saque em casos de calamidade, como em casos de desastres naturais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

POLÍTICA - “QUEM TEM QUE PORTAR ARMA É A POLÍCIA”, DIZ ALCKMIN

Da Agência Brasil

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou nesta terça-feira, 12, que quem deve portar armas é a polícia, que é profissional. Apesar de não citar a aprovação da Comissão de Segurança Pública da Câmara para a liberação do FGTS para a compra de armas, ele criticou essa política armamentista.

Alckmin aproveitou seu discurso no lançamento do novo programa do governo federal para desarticular o crime organizado (‘Brasil Contra o Crime Organizado’) para criticar o governo de Jair Bolsonaro, que era defensor da liberação das armas.

Segundo ele, na administração anterior, a única política de segurança pública era distribuir armas para a população. “73% das mortes violentas, intencionais, é arma de fogo. O feminicídio é arma de fogo. Quanto mais a gente deixar na rua a polícia, melhor será a solução”, disse Alckmin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

POLÍTICA - SENADO APROVA RENOVAÇÃO AUTOMÁTICA DA CNH

Benefício é exclusivo a quem não cometer infrações nos 12 meses anteriores à prorrogação

Da Agência Brasil

O Senado aprovou nesta terça-feira (12) a Medida Provisória (MP) 1327/25, que prevê, entre outros pontos, a renovação automática da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para inscritos no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), o chamado cadastro dos bons condutores. O texto segue agora para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O RNPC oferece benefícios aos motoristas que não cometeram infrações de trânsito sujeitas à pontuação nos últimos 12 meses, entre eles descontos em tributos, pedágios, estacionamento, seguros e renovação sem custos da CNH.

Condutores entre 50 anos e 70 terão direito à renovação automática apenas uma vez. Quem tem 70 anos ou mais e os que têm a validade da CNH reduzida por recomendação médica não receberão o benefício.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

POLÍTICA - LULA CHAMA EDUARDO BOLSONARO DE ‘FUJÃO’

Ao criticar a atuação do governo anterior durante a pandemia, presidente ironizou o filho de Bolsonaro e disse que ele trabalha contra o Brasil

Do Estadão Conteúdo



Eduardo Bolsonaro, que teve seu mandato cassado por faltas, está nos EUA há pouco mais de um ano, após o avanço das investigações da trama golpista

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se referiu ao ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) como “aquele fujão que está nos Estados Unidos tentando pregar um golpe contra o Brasil”. Durante cerimônia de sanção da lei que cria o Dia Nacional em Memória das Vítimas da Covid-19 na segunda-feira, 11, Lula defendeu a responsabilização de quem conduziu a gestão da pandemia no governo de Jair Bolsonaro.

O presidente citou declarações de Bolsonaro contra a vacinação e esforços para a compra de imunizantes. “A pressa da vacina não se justifica porque você mexe com a vida das pessoas, você vai inocular algo em você”, disse o presidente (Bolsonaro). Essa fala foi entrevista publicada dia 19 de dezembro de 2020 no canal do YouTube do seu filho, aquele fujão que está nos Estados Unidos tentando pregar um golpe contra o Brasil”, disse Lula.

O ex-parlamentar deixou o País há pouco mais de um ano, após o avanço das investigações relacionadas aos atos antidemocráticos de 8 de janeiro e a trama golpista, que levaram à condenação de seu pai. No fim do ano passado, ele teve o mandato cassado pela Câmara por ter acumulado mais faltas do que o permitido.

Eduardo é réu em ação penal no Supremo Tribunal Federal (STF) por coação no curso do processo, que avança para a etapa de alegações finais. De acordo com a Procuradoria-Geral da República (PGR), ele atuou nos EUA para pressionar autoridades brasileiras e interferir no andamento da ação contra o pai, buscando apoio do governo americano para impor sanções e tarifas ao Brasil em reação ao julgamento.

Durante a cerimônia em que se referiu ao ex-deputado como fujão, Lula afirmou que, quando chefe do Executivo, Jair Bolsonaro demonstrava “ignorância absoluta” sobre a pandemia e ignorava orientações de especialistas.

O presidente defendeu a responsabilização de Bolsonaro e dos “responsáveis que fortaleceram a ignorância do presidente no trato de uma pandemia como essa”. “Não podemos deixar passar, senão cai no esquecimento”, declarou.

A lei sancionada estabelece o dia 12 de março para homenagear vítimas da covid-19 e marca o registro da primeira morte causada pela doença no Brasil. O País acumulou mais de 716 mil mortes pela infecção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/05/2026

POLÍTICA – PRESIDENTE DO PL É CONDENADO A INDENIZAR O PT

Valdemar Costa Neto terá de pagar R\$ 20 mil por ter dito que o partido organizou atos do 8/1
Do Estadão Conteúdo

A Justiça do Distrito Federal condenou o presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, ao pagamento de indenização de R\$ 20 mil por danos morais ao Diretório Nacional do PT em razão de declarações sobre os atos golpistas de 8 de janeiro. A decisão foi proferida pela 5ª Vara Cível de Brasília nesta segunda-feira, 11, e ainda permite recurso.

A ação foi apresentada pelo Partido dos Trabalhadores após declarações de Valdemar durante evento de hipismo em Itu (SP), no ano passado. Ele afirmou que integrantes do PT teriam iniciado os atos de

vandalismo nas sedes dos Três Poderes. “Quem preparou aquilo foi o PT. Quem começou o quebra-quebra foi o povo do PT, e tem filmagem deles saindo de lá tranquilamente”, declarou à época.

Na sentença, o juiz Wagner Pessoa Vieira avaliou que as declarações ultrapassaram os limites da manifestação política e de opinião. “A afirmação veiculada possui conteúdo fático determinado, consistente na atribuição direta de participação do autor em fatos criminosos de grande repercussão nacional”, escreveu.

O PT pedia indenização de R\$ 30 mil. O magistrado fixou o valor em R\$ 20 mil ao considerar gravidade da conduta, repercussão das declarações e o caráter pedagógico da condenação, sem implicar enriquecimento sem causa.

As declarações do dirigente do PL se deram durante painel do Rocas Festival, mediado pelo deputado estadual Tomé Abduch (Republicanos-SP), do qual também participou o presidente nacional do PSD, Gilberto Kassab.

Na ocasião, Valdemar defendeu a aprovação da anistia aos envolvidos nos atos golpistas e afirmou que houve articulação para um golpe de Estado no País, mas negou que o plano tenha se concretizado. Mais tarde, criticado por bolsonaristas, se desculpou por falar em planejamento.

A trama golpista, da qual fazem parte os atos de depredação da sede dos Três Poderes em 8 de janeiro de 2023, tinha o objetivo de impedir a posse do então presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Os episódios geraram 1.402 condenações em ações penais no Supremo Tribunal Federal (STF), inclusive do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), militares e integrantes de sua gestão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS - APS CRIA CONTA GARANTIA PARA DESTRAVAR RECURSOS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Autorização ao Banco do Brasil atende determinação do TCU e assegura segregação dos recursos federais destinados à futura ligação seca entre as duas cidades

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Estamos dando um passo decisivo e seguro para que o cronograma do túnel Santos-Guarujá seja cumprido com total responsabilidade financeira pública”, disse Pomini

A Autoridade Portuária de Santos (APS) formalizou a autorização para o Banco do Brasil criar uma conta escrow exclusiva ao túnel Santos-Guarujá. A medida atende ao acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) e garante a imediata vinculação de recursos financeiros federais ao projeto. Uma conta escrow, ou conta garantia, é uma conta bancária neutra e temporária utilizada para

reter fundos até que todas as condições contratuais sejam cumpridas.

“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 processo de integralização dos recursos cumpre diretrizes de rastreabilidade e segregação patrimonial exigidas pelos órgãos de controle competentes nacionais. A estrutura de governança



financeira foi estabelecida para viabilizar o aporte federal previsto no âmbito da concessão patrocinada do túnel.

Segundo o documento oficial, os fundos permanecerão vinculados à APS, mas com indisponibilidade operacional para quaisquer finalidades diversas. Tal rigor técnico reforça o compromisso da autoridade com a fiscalização e o êxito deste empreendimento histórico. “Estamos dando um passo decisivo e seguro para que o cronograma do túnel Santos-Guarujá seja cumprido com total responsabilidade financeira pública”, comemorou 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 Reguladora de Transportes 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.

Com a conta ativa, o projeto avança para as próximas fases de execução técnica com suporte financeiro garantido. O próximo passo será os entes envolvidos – Estado de São Paulo e União – instituírem instrumento conjunto de prestação de contas, conforme determinado pelo TCU.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS – OBRAS DE DRENAGEM ALTERAM TRÂNSITO NO ACESSO AO PORTO DE SANTOS

APS inicia nova etapa de intervenções na Alemoa com desvios viários, estreitamento de pista e mudanças no fluxo de veículos a partir desta quarta-feira

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou alterações no trânsito do acesso viário da margem direita do Porto de Santos (SP) devido às obras de construção de um canal de drenagem. Os novos desvios passam a valer nesta quarta-feira (13) para motoristas que acessam o complexo portuário a partir do viaduto Paulo Benevides.

Segundo a APS, a nova etapa da intervenção será implantada em duas fases. Na primeira, com duração estimada de 15 dias, haverá estreitamento da pista e supressão de uma faixa de rolamento na altura da rotatória, no sentido de entrada do Porto, o que pode provocar retenções no tráfego.

Após esse período, será concluída a pista definitiva de saída, permitindo que a via provisória atualmente usada nesse sentido passe a atender os veículos que acessam a via perimetral. Na segunda fase, será implantado um desvio em “Y”, com o objetivo de duplicar a capacidade de escoamento e minimizar os transtornos causados pela primeira etapa.

As obras incluem a construção de um canal de drenagem nas imediações da rotatória da Alemoa, entre o acesso da Rodovia Anchieta ao Porto de Santos — no fim do viaduto Paulo Benevides — e a Avenida Engenheiro Augusto Barata.

A Alemoa, que concentra diversos terminais e o principal acesso terrestre ao Porto de Santos, é considerada um dos pontos mais críticos da cidade em períodos de chuva, com frequentes alagamentos que afetam a população e a operação portuária, interrompendo o tráfego de caminhões, ônibus e carros.

Além da drenagem, a APS realiza a substituição do atual calçamento de paralelepípedos por piso asfáltico, medida que deve melhorar a fluidez do trânsito, com três faixas de rolamento mais bem definidas. A rotatória também será substituída por dois retornos com entrada livre para facilitar a circulação de veículos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS – VLI CONCLUI CONSTRUÇÃO DE LINHA FÉRREA NO PORTO DE SANTOS

Trecho de dois quilômetros de extensão vai ampliar capacidade de movimentação de fertilizantes do Tiplam em até 30%

Por **VANESSA PIMENTEL** redacao.jornal@redebeneews.com.br



A obra, com cerca de 2 quilômetros de extensão, deve ampliar em até 30% a capacidade de movimentação de fertilizantes no terminal, beneficiando o abastecimento do agronegócio

A VLI concluiu a construção de uma nova linha férrea no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), no Porto de Santos, com investimento de R\$ 38 milhões. A obra, com cerca de 2 quilômetros de extensão, deve ampliar em até 30% a capacidade de movimentação de fertilizantes no terminal, beneficiando o abastecimento do agronegócio, especialmente nas regiões produtoras do Centro-Oeste, como Mato Grosso.

A nova estrutura foi projetada para aumentar a eficiência operacional do Tiplam e reduzindo o tempo de espera das cargas transportadas por ferrovia. O Tiplam faz parte do Corredor Sudeste da VLI, que conecta o Centro-Oeste à Baixada Santista por meio da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), formando um sistema logístico voltado tanto à importação de fertilizantes quanto à exportação de produtos como soja, milho, farelos e açúcar.

Segundo o diretor de Operações da VLI no Corredor Sudeste, Marcelo Cardoso, o investimento busca garantir maior fluidez, previsibilidade e competitividade na cadeia logística. “É um investimento com foco na eficiência, geração de valor e integração da nossa cadeia logística, apoiando diretamente nossos clientes e o agronegócio brasileiro”, afirmou.

Calado

Além da nova linha férrea, o terminal passou recentemente por outras melhorias. No primeiro semestre de 2025, foram realizadas obras para aumento do calado dos berços 2, 3 e 4, além do aprofundamento do canal Piaçaguera. Com isso, o calado máximo passou de 13,35 metros para 14,10 metros, permitindo um acréscimo de cerca de 10% na capacidade de carga dos navios que operam no local.

Segundo a companhia, os investimentos contribuíram para o desempenho recorde do Tiplam em 2025, quando o terminal movimentou 14,3 milhões de toneladas úteis, volume mais de 6% superior ao registrado em 2024. No mesmo período, o terminal também alcançou marcas históricas, como o desembarque mensal de 285 mil toneladas de fertilizantes, em setembro, e o maior embarque em uma única operação, com cerca de 83 mil toneladas de açúcar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS – PORTOS RS AVANÇA EM PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE

Autoridade portuária apresentou anteprojeto voltado à melhoria da infraestrutura logística e da mobilidade no entorno do complexo industrial e portuário

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Durante o encontro entre as autoridades, foi destacado o avanço da política do Governo do Estado voltada à reestruturação e modernização do Distrito Industrial de Rio Grande

O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, recebeu na terça-feira (12) a prefeita de Rio Grande, Darlene Pereira, o vereador Luciano Figueiredo (Luka) e representantes dos caminhoneiros autônomos para uma reunião

voltada ao avanço das ações de qualificação do Distrito Industrial do município.

Durante a agenda, foi destacado o avanço da política do Governo do Estado voltada à reestruturação e modernização do Distrito Industrial de Rio Grande, iniciativa que está sendo executada pela Portos RS a partir do protocolo já firmado para o desenvolvimento do projeto.

Na ocasião, o presidente da Autoridade Portuária apresentou o anteprojeto elaborado para a região, que integra o conceito “Conectando vias para o desenvolvimento”, iniciativa voltada à melhoria da infraestrutura logística e da mobilidade no entorno portuário, fortalecendo a competitividade do complexo industrial e portuário do município.

A expectativa é de que o projeto avance, nas próximas etapas, para processo de licitação, consolidando mais uma ação estratégica de integração entre o sistema portuário, o setor produtivo e o poder público.

Durante o encontro, também foram debatidas as atuais condições das vias utilizadas diariamente para o escoamento logístico e circulação de veículos pesados, especialmente em trechos que necessitam de manutenção imediata.

Na ocasião, a prefeita confirmou o compromisso do Executivo Municipal em iniciar, já a partir desta sexta-feira, intervenções emergenciais de recuperação das vias, incluindo operações de tapa-buracos nos principais acessos da região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS – TRÊS AEROPORTOS BRASILEIROS FICAM ENTRE OS 10 MAIS MOVIMENTADOS DA AMÉRICA

Guarulhos liderou ranking regional em 2025, enquanto Congonhas e Galeão também apareceram entre os principais terminais do continente

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O crescimento da aviação brasileira e os investimentos na modernização da infraestrutura aeroportuária têm ampliado a presença do país entre os principais hubs da América Latina. Segundo levantamento do Conselho Internacional de Aeroportos da América Latina e do Caribe (ACI-LAC), três aeroportos brasileiros ficaram entre os 10 mais movimentados da região em 2025: Guarulhos (SP), Congonhas (SP) e Galeão (RJ).



O Aeroporto de Guarulhos liderou o ranking em 2025, com circulação de mais de 23,1 milhões de passageiros ao longo do ano, resultado 8,3% superior ao registrado em 2024i

O Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) liderou o ranking em 2025, com circulação de mais de 23,1 milhões de passageiros ao longo do ano, resultado 8,3% superior ao registrado em 2024. O terminal ficou à frente de aeroportos estratégicos do continente, como El Dorado, em Bogotá, e o Aeroporto Internacional da Cidade do México.

INVESTIR EM INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA SIGNIFICA MELHORAR O SERVIÇO PRESTADO AOS PASSAGEIROS, GARANTIR MAIS SEGURANÇA NAS OPERAÇÕES E FOMENTAR UM SETOR QUE É ESSENCIAL PARA O CRESCIMENTO DO PAÍS”

TOMÉ FRANCA
ministro de Portos e Aeroportos

Além de Guarulhos, o ranking conta com Congonhas, na 7ª posição, com cerca de 11,9 milhões de passageiros; e com o Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro, que encerrou a lista no 10º lugar, com 8,7 milhões. O terminal carioca registrou um dos maiores crescimentos do período, com alta de 23,6% no fluxo de viajantes entre 2024 e 2025.

O avanço no movimento de passageiros em 2025 coincide com o volume recorde de investimentos públicos realizados no setor aeroportuário em 2024. Foram R\$ 549,5 milhões em obras e investimentos públicos, com investimentos privados chegando a R\$ 3,38 bilhões.

“Falar de infraestrutura é falar de gente, é através dela que as pessoas se conectam. Investir em infraestrutura aeroportuária significa melhorar o serviço prestado aos passageiros, garantir mais segurança nas operações e fomentar um setor que é essencial para o crescimento do país. É estar ao lado do povo brasileiro”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Infraestrutura mais forte

Estratégicos para o turismo, os terminais mais movimentados do país foram contemplados com um cronograma de mais investimentos. Em 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou, somente para Guarulhos, um aporte de R\$ 1,4 bilhão destinado à expansão e modernização do terminal. O pacote contempla 21 projetos de ampliação de terminais, integração tecnológica e melhorias operacionais em pátios e taxiways.

Maior e mais movimentado terminal da América Latina, Guarulhos teve a repactuação do contrato de concessão homologada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em outubro de 2024. A medida permitiu a retomada de obras estruturantes e prorrogou o contrato até novembro de 2033.

Congonhas também passa por uma ampla transformação, com investimentos estimados em R\$ 2,4 bilhões, visando se tornar referência em modernidade, sustentabilidade e eficiência operacional, seguindo padrões internacionais. Após a conclusão das intervenções, a capacidade anual do terminal deverá saltar de 22 milhões para quase 30 milhões de passageiros.

Já o Galeão, vetor do turismo na Cidade Maravilhosa, também deverá receber novos aportes após o leilão de venda assistida realizado em março. O modelo incorpora melhorias regulatórias e busca garantir a sustentabilidade da concessão até 2039, preservando os investimentos já realizados. O terminal foi arrematado pela espanhola Aena, com lance de R\$ 2,9 bilhões.

Crescimento

Os investimentos nos aeroportos do Brasil acompanham a demanda pelo fortalecimento da infraestrutura desse setor estratégico. No primeiro trimestre deste ano, mais de 34 milhões de passageiros utilizaram voos domésticos e internacionais por todo o país, volume 9,52% superior ao registrado no mesmo período de 2025.

A movimentação internacional apresentou desempenho ainda mais expressivo. Nos três primeiros meses do ano, mais de 8,3 milhões de passageiros passaram pelos aeroportos brasileiros em voos para o exterior, crescimento de 13,2% em relação ao mesmo período do ano anterior. No mercado doméstico, a alta foi de 8,35%, com mais de 25,7 milhões de passageiros transportados no trimestre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - SÃO PAULO AUTORIZA PROGRAMA DE MONITORAMENTO NO RODOANEL

Iniciativa de R\$ 284 milhões inclui vigilância em tempo real, sensores e integração operacional em mais de 170 quilômetros de vias

Por **CÁSSIO LYRA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo a Artesp, o sistema de monitoramento será capaz de identificar vibrações e tentativas de invasão com precisão entre 10 e 20 metros, emitindo alertas em tempo real

O Governo do Estado de São Paulo autorizou a implantação do programa Rodoanel Seguro, iniciativa voltada ao reforço da segurança e do monitoramento no Rodoanel Mário Covas. O projeto prevê investimento inicial de R\$ 284

milhões em sistemas tecnológicos de vigilância e integração operacional.

O programa reunirá a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), concessionárias e a Polícia Militar Rodoviária em uma estrutura integrada de monitoramento. Entre as medidas previstas estão a instalação de câmeras inteligentes conectadas ao sistema Muralha Paulista, além do uso de inteligência artificial para acompanhamento em tempo real de mais de 170 quilômetros de vias.

Durante o anúncio, o governador Tarcísio de Freitas destacou que o objetivo é transformar o Rodoanel em referência nacional em segurança viária e infraestrutura tecnológica. “São Paulo tem a melhor infraestrutura viária do país e nosso governo trabalha diariamente para deixar nossas rodovias ainda mais modernas e tecnológicas. O Rodoanel Seguro une segurança viária e infraestrutura digital inédita para atendimento de ocorrências e combate a crimes e vandalismo”, afirmou.

Segundo o coronel César Rossignoli, da Polícia Militar Rodoviária, o sistema garantirá monitoramento permanente em toda a extensão do anel viário. “O motorista vai ter segurança 24 horas, com sistema de monitoramento dedicado à segurança pública sob o comando da PM. Toda a malha rodoviária, acessos, entradas e saídas serão monitorados em parceria com a Artesp e as concessionárias”, disse.

De acordo com a Artesp, o Rodoanel contará com muros de vedação monitorados por sensores e rede de fibra óptica. O sistema será capaz de identificar vibrações e tentativas de invasão com precisão entre 10 e 20 metros, emitindo alertas em tempo real.



A tecnologia utilizará inteligência artificial para reduzir falsos alarmes causados por fatores como vento ou presença de animais, permitindo que as forças de segurança atuem apenas em situações consideradas reais.

Com a integração das plataformas digitais, as câmeras inteligentes serão direcionadas automaticamente para os pontos de ocorrência. O sistema também prevê iluminação dinâmica e transmissão instantânea de informações para a Polícia Militar Rodoviária.

O governo estadual informou ainda que o trecho Norte do Rodoanel deverá ser entregue no segundo semestre deste ano. A conclusão da obra encerrará o anel viário que circunda a Região Metropolitana de São Paulo.

Além disso, será implantado no km 135 da pista externa o 6º Batalhão de Polícia Rodoviária. A unidade contará com estrutura administrativa e técnica para centralizar e reforçar as operações de segurança em toda a região do Rodoanel.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - GOVERNO LIBERA R\$ 86 MILHÕES PARA OBRAS EM ENCOSTAS DA BR-101 NO Recife

Intervenções em 17 áreas da rodovia buscam reduzir riscos de deslizamentos e proteger moradias em períodos de chuva intensa

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro dos Transportes, George Santoro, autorizou nesta terça-feira (12) a execução das obras de estabilização de 17 encostas em diversos trechos da BR-101/PE localizados no perímetro do município do Recife (PE). Ao todo, serão investidos cerca de R\$ 86 milhões para solucionar um antigo problema da infraestrutura local, que, durante os períodos de chuva intensa, é afetada por deslizamentos de terra e pelo risco de desabamento de moradias da cidade.

“O presidente Lula nos orienta a olhar para as pessoas, a segurança e a melhorar a qualidade de vida. Não há dúvida de que resolver as encostas no Recife é fundamental para isso”, afirmou George Santoro.

A melhoria para a cidade será possível devido ao repasse das áreas que eram de competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para a Prefeitura do Recife. Na distribuição dos recursos, a autarquia federal alocará R\$ 82,9 milhões, enquanto a gestão municipal ficará responsável por R\$ 3,32 milhões.

O prefeito do Recife, Vitor Marques, celebrou a agilidade do Governo do Brasil em estruturar e viabilizar um projeto importante para as famílias do município.

“O início desses serviços vai fazer a diferença para a cidade. As encostas, especialmente em um momento crítico como o atual, terão um papel importante na proteção das moradias e da própria via. Também existe um simbolismo nessa rapidez, nessa agilidade e na disposição para tirar o projeto do papel”, destacou Marques.

Durante a agenda, o ministro aprovou a publicação do edital para a construção do retorno Padre Cícero na BR-101/PE, no bairro do Iburá, no Recife, além da eliminação de pontos críticos e da melhoria da mobilidade no segmento do km 72,9 ao km 82,3 da rodovia.

No trecho que integra a divisa da Paraíba com Pernambuco e de Pernambuco com Alagoas, serão investidos R\$ 19,7 milhões destinados a aperfeiçoar o tráfego viário da região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026



MINERAÇÃO - VALE REVISAR PROJEÇÕES PARA 2026 APÓS IMPACTO DO CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO

Mineradora estima incremento de US\$ 1,5 bilhão no fluxo de caixa livre com alta do minério de ferro, valorização do petróleo e operações de hedge

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

A Vale atualizou suas projeções para 2026 em razão da variação esperada no fluxo de caixa livre do segmento de Soluções de Minério de Ferro, considerando as condições de mercado decorrentes do conflito no Oriente Médio e as sensibilidades de EBITDA e de fluxo de caixa do segmento de Níquel da Vale Base Metals. Segundo a mineradora, a revisão considera os efeitos observados antes e depois do agravamento das tensões na região.

A companhia estima um incremento de aproximadamente US\$ 1,5 bilhão no fluxo de caixa livre em 2026. Desse total, cerca de US\$ 1,2 bilhão deverão vir do aumento do EBITDA do segmento de Soluções de Minério de Ferro. Outros aproximadamente US\$ 425 milhões devem ser gerados por programas de hedge cambial e de combustível, enquanto os investimentos de manutenção devem registrar acréscimo de cerca de US\$ 0,1 bilhão.

A estimativa considera dois cenários distintos. No cenário pré-conflito, a Vale utilizou os preços médios observados em janeiro e fevereiro de 2026, aplicados a todo o ano: minério de ferro a US\$ 102 por tonelada, petróleo Brent a US\$ 67 por barril, bunker a US\$ 490 por tonelada e câmbio de R\$ 5,27 por dólar.

Já no cenário pós-conflito, a mineradora considerou o desempenho realizado entre janeiro e abril de 2026 e os preços spot atuais aplicados ao período de maio a dezembro deste ano. Nesse caso, as projeções consideram minério de ferro a US\$ 112 por tonelada, Brent a US\$ 104 por barril, bunker a US\$ 675 por tonelada e câmbio de R\$ 4,90 por dólar.

O bunker é um dos principais combustíveis utilizados no transporte marítimo de cargas e tem impacto direto sobre os custos logísticos da mineração, especialmente no escoamento internacional de minério de ferro. Já os programas de hedge mencionados pela companhia têm o objetivo de reduzir a exposição da empresa às oscilações cambiais e às variações nos preços de combustíveis.

As projeções do segmento de metais básicos terão como referência os preços de consenso dos analistas para 2026 de US\$ 12.660 por tonelada para cobre; US\$ 54.650 por tonelada para cobalto; US\$ 5 mil por onça troy para ouro; US\$ 2.170 por onça troy para platina; e US\$ 1.680 por onça troy para paládio.

Para 2027, a Vale utilizará como referência os preços de consenso de US\$ 12.220 por tonelada para cobre; US\$ 48.550 por tonelada para cobalto; US\$ 5 mil por onça troy para ouro; US\$ 2.070 por onça troy para platina; e US\$ 1.500 por onça troy para paládio.

O segmento de metais básicos da Vale reúne operações ligadas à produção de níquel, cobre e outros minerais utilizados em cadeias industriais e de transição energética, incluindo a fabricação de baterias, equipamentos elétricos e componentes eletrônicos.

As demais estimativas permanecem inalteradas. A Vale esclareceu que as informações divulgadas constituem estimativas baseadas em premissas e dados hipotéticos, não representando promessa ou garantia de desempenho. Segundo a companhia, as projeções estão sujeitas a riscos e incertezas, incluindo fatores de mercado fora do controle da empresa, e poderão sofrer alterações futuras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

MINERAÇÃO - OURO RECUA APÓS IMPASSE GEOPOLÍTICO E AVANÇO DA INFLAÇÃO AMERICANA

Mercado acompanha tensão entre Estados Unidos e Irã, além de novos sinais de pressão inflacionária na economia dos EUA

Do Estadão Conteúdo



O ouro encerrou a sessão desta terça-feira (12) em queda, com a continuidade do impasse entre os Estados Unidos e o Irã no acordo para o fim da guerra no Oriente Médio. Em meio ao cenário geopolítico, o mercado avalia também a alta da inflação dos EUA. A prata também recuou após subir fortemente na segunda-feira (11).

Na Comex, divisão de metais da bolsa de Nova York (Nymex), o ouro para junho encerrou em queda de 0,9%, a US\$ 4.686,7 por onça-troy.

As demandas nucleares continuam sendo um dos maiores pontos de discordância entre os Estados Unidos e o Irã, impedindo o avançar de um acordo. O presidente dos EUA, Donald Trump, continua afirmando que não há pressa para encerrar o conflito, e que é apenas uma “questão de tempo”. O contexto de tensões elevadas favoreceu um dólar mais forte, o que deixou o ouro mais caro para compradores não dolarizados.

Em meio aos preços de energia também altos, a inflação dos Estados Unidos avançou 0,6% no mês abril na comparação mensal. No ano, a alta foi de 3,8% acima do esperado por especialistas consultados pelo Projeções Broadcast. Para analistas da ANZ, os investidores parecem divididos entre “a ansiedade geopolítica e as crescentes preocupações com a inflação”. Agora, o mercado aguarda a confirmação do indicado de Trump à presidência do Federal Reserve (Fed), Kevin Warsh.

Enquanto isso, a prata para julho também fechou em queda, perdendo 0,41%, a US\$ 85,591, depois de avançar mais de 6% na segunda-feira. Para o DHF Capital, contudo, os preços do metal devem continuar sustentados, em meio à demanda industrial e continuidade do seu status de investimento de segurança. “A demanda por eletrificação, energia renovável, eletrônicos, infraestrutura de IA e produção automotiva pode ajudar a limitar a pressão de baixa”, afirmam.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS QUER AUMENTAR PRODUÇÃO

Segundo a presidente da estatal, a meta é produzir mais para para mitigar efeitos da guerra no Oriente Médio

Da Agência Brasil



Magda Chambriard disse que a Petrobras tem trabalhado para aumentar a produção dos derivados de petróleo no mercado brasileiro

A Petrobras não tem intenção em mudanças abruptas de preço de combustíveis no Brasil, apesar do encarecimento do preço do petróleo no mercado internacional, por causa da guerra no Oriente Médio. Segundo a presidente da estatal, Magda Chambriard, a estatal busca o aumento de



produção para garantir a segurança energética do país.

“A Petrobras tem trabalhado para aumentar a produção dos derivados [de petróleo] no mercado brasileiro, o que se revelou ainda mais importante a partir de março, em condições de guerra do Irã”, disse nesta terça-feira (12), no Rio de Janeiro.

“Mudanças abruptas estão fora da nossa intenção de repasse”, completou, durante entrevista a jornalistas sobre o balanço financeiro da empresa.

Os ataques entre Estados Unidos e Israel ao Irã começaram no dia 28 de fevereiro. A região concentra países produtores de petróleo e o Estreito de Ormuz, passagem marítima no sul do Irã, que sofreu bloqueios. Por lá, passavam antes da guerra cerca de 20% da produção mundial de petróleo e gás natural.

Com a cadeia logística em turbulência, a oferta do óleo cru e seus derivados diminuiu no mundo, levando à escalada dos preços. O barril do Brent, referência internacional de preços, saltou de US\$ 70 para mais de US\$ 100, atingindo picos ao redor de US\$ 120.

O petróleo é uma commodity, isto é, mercadoria negociada a preços internacionais. Por isso, o encarecimento do produto é sentido também no Brasil, mesmo sendo país produtor.

Para tentar frear a escalada no mercado interno, o governo federal tomou medidas como a isenção de tributos federais que incidem nos combustíveis e subvenção econômica (espécie de reembolso) para produtores e distribuidores.

Gasolina e Etanol

Desde o início da guerra, a Petrobras reajustou o óleo diesel – usado principalmente por caminhões e ônibus – e o querosene de aviação (QAV).

A gasolina não sofreu reajuste. Questionada sobre possível aumento de preço da gasolina, para acompanhar a escalada no mercado internacional, a presidente apontou que monitora os preços, mas também a participação no mercado (market share) e a concorrência com o etanol.

“Temos a competição com o etanol, que em quinze dias caiu de preço. O Brasil tem uma frota flex, e só no posto o motorista escolhe qual combustível usar”, explicou.

Magda complementou que a produção de gasolina da companhia atende à demanda brasileira. O país importa, mas também exporta o combustível.

A diretora de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Angelica Laureano, acrescentou que decisão sobre um possível aumento do preço da gasolina não depende da aprovação do Projeto de Lei Complementar (PLP) 67/2026, que reduz a zero as alíquotas dos tributos PIS/Cofins e Cide sobre combustíveis para atenuar o aumento no preço de combustíveis. O PLP tramita no Senado.

“Se a empresa avaliar que está persistentemente com o preço que não atende às nossas expectativas, a gente vai aumentar; e o PLP, talvez, venha para nos ajudar a não repassar isso ao mercado”, afirmou.

A diretora garantiu que atualmente o preço “está equilibrado”.

Desempenho

A presidente da Petrobras destacou o excelente desempenho operacional da empresa, com um recorde de produção de óleo e gás. No primeiro trimestre, a produção foi 16,1% superior à do primeiro trimestre do ano passado.

De acordo com Chambriard, o Fator de Utilização Total (FUT) das refinarias está acima de 100%, o maior desde dezembro de 2014.

FUT é um indicador sobre o patamar de produção das refinarias. De acordo com a Petrobras, as refinarias têm capacidades máximas de projeto e de referência, mas é possível operar acima, caso haja autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), órgão federal regulador do setor.

A empresa afirmou ainda que investe em confiabilidade das estruturas e que 2026 é um ano de baixa nas manutenções (paradas) programadas.

Lucro

A Petrobras registrou lucro de R\$ 32,7 bilhões no primeiro trimestre de 2026. O resultado é mais que o dobro (110%) que o obtido no último trimestre de 2025 (R\$ 15,6 bilhões). Já na comparação com o mesmo período do ano passado (R\$ 35,2 bilhões), o resultado revela recuo de 7,2%.

De acordo com Magda Chambriard, a diferença a menos é explicada pelo câmbio. Se calculado em dólar, o lucro apresenta leve alta. "Temos efeito câmbio que não tem efeito no caixa da companhia", diz.

O balanço financeiro aponta ainda que os investimentos da companhia totalizaram R\$ 26,8 bilhões, o que representa uma expansão de 25,6% em comparação ao primeiro trimestre de 2025.

A dívida da companhia somou US\$ 71,2 bilhões (equivalente a R\$ 350 bilhões) no trimestre - alta de 10,8% na comparação anual - no entanto, dentro do limite previsto no plano de negócios 2026-2030, ou seja, abaixo de US\$ 75 bilhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/05/2026

ENERGIA - ANÁLISE DE REVISÃO TARIFÁRIA É PRORROGADA

Diretoria da Aneel terá mais 60 dias para apresentar voto-vista sobre pedidos de seis concessionárias de distribuição

Do Estadão Conteúdo



As distribuidoras que solicitaram revisão extraordinária nas tarifas demonstraram ter sofrido impactos econômicos negativos na pandemia da Covid-19

A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou o estabelecimento de um prazo adicional de 60 dias para apresentação de voto-vista referente ao processo que analisa os pedidos de Revisão Tarifária Extraordinária das concessionárias de distribuição Light, Neoenergia Coelba, Neoenergia Pernambuco, Neoenergia Cosern, Neoenergia Brasília e Copel.

Está em trâmite o resultado de uma consulta pública realizada para tratar dos pedidos das concessionárias. As distribuidoras que solicitaram revisão extraordinária nas tarifas demonstraram ter



sofrido impactos econômicos negativos devido à pandemia da Covid-19, tais como a redução de mercado e o aumento da inadimplência (com as chamadas receitas irrecuperáveis).

Uma nota técnica da Aneel, no fim de 2025, apontou que a pandemia do Covid-19 afetou também outros parâmetros utilizados pela Aneel na definição da receita das distribuidoras. “O aprofundamento do tema pela STR Superintendência de Gestão Tarifária e Regulação Econômica leva à conclusão de que a pandemia do Covid-19 afetou o cálculo do WACC Regulatório, causando sua elevação”, disseram os técnicos em dezembro de 2025.

O chamado WACC Regulatório (Weighted Average Cost of Capital, na sigla em inglês) é a taxa aplicada para cálculo da Remuneração de Capital das concessionárias nos processos de Revisão Tarifária Periódica (RTP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

ENERGIA - DIRETOR DA ANEEL ASSUME PRESIDÊNCIA DE ARIAE

Sandoval Feitosa vai liderar a Associação Ibero-Americana de Reguladoras da Energia

Do Estadão Conteúdo

O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa, assumiu na segunda-feira, 11, a presidência da Associação Ibero-Americana de Entidades Reguladoras da Energia (Ariae). O mandato vai de maio de 2026 até abril de 2027.

A posse ocorreu durante a Assembleia Geral da entidade, realizada na sede da Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), em Madrid, na Espanha.

Feitosa sucede a Andrés Astacio, da Superintendência de Eletricidade da República Dominicana, que ocupava o cargo desde maio de 2025. Em abril de 2027, a presidência será transferida para Zelmar Rodriguez, da Autoridade Nacional dos Serviços Públicos do Panamá.

Com o Brasil na presidência, a principal mudança é o aumento da influência brasileira na coordenação dos debates regulatórios do setor energético ibero-americano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

ENERGIA - DEMANDA COMERCIAL NOS EUA VAI SUPERAR A DOMÉSTICA

Previsão é que isso aconteça pela primeira vez na história no ano que vem

Do Estadão Conteúdo

O Departamento de Energia dos Estados Unidos (DoE, na sigla em inglês) projetou que o consumo de eletricidade no país crescerá e a demanda comercial, alavancada por data centers, superará a residencial em 2027 pela primeira vez na história.

A demanda de eletricidade nos EUA aumentará 1,3% em 2026, atingindo uma média de quase 4,25 trilhões de quilowatts-hora, e crescerá mais 3,1% em 2027.

“O crescimento da demanda de eletricidade é impulsionado pelo setor comercial, que deverá superar a demanda residencial em 2027 pela primeira vez na história”, segundo o relatório Short-Term Energy Outlook (Steo) divulgado nesta terça-feira.

A demanda industrial também está aumentando, embora em ritmo mais lento, contribuindo ainda mais para o crescimento geral, segundo o mesmo documento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

MERCOSUL EXPORT - INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA REGIONAL SERÁ TEMA DE DEBATE NO MERCOSUL EXPORT

Fórum em Buenos Aires reunirá executivos e autoridades para discutir competitividade, cadeias de suprimento e infraestrutura no Cone Sul

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O CEO da DP World Brasil, Fabio Siccherino, será um dos participantes do painel “Integração logística como vetor de competitividade regional”, no primeiro dia do fórum

A integração logística regional e os desafios para ampliar a competitividade das cadeias de suprimento sul-americanas estarão entre os principais temas debatidos na quarta edição do Mercosul Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export que será realizado nesta quinta e sexta-feira (14 e 15), na Embaixada do Brasil em Buenos Aires, na Argentina. O evento reunirá autoridades, executivos, representantes do setor portuário e especialistas em infraestrutura, logística, energia e transporte dos países do Mercosul.

O painel “Integração logística como vetor de competitividade regional” está marcado para as 15h30 de quinta-feira e discutirá os desafios da integração logística entre os países sul-americanos, além do papel da infraestrutura, dos operadores logísticos e dos corredores multimodais no fortalecimento das cadeias de suprimento regionais. A mediação será da diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), Marcella Cunha.

Participam do debate Analia Canale, diretora-executiva da Cámara de Comercio, Industria y Servicios Argentino Brasileña de la República Argentina (CAMBRAS); Djalma Vilela, presidente da Multilog, da Associação Brasileira dos Portos Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABEPRA) e do Conselho do Mercosul Export; Fabio Siccherino, CEO da DPW Brasil; Iván Martín Amas, diretor de negócios da Andreani; e Ricardo Buteri, diretor comercial da Santos Brasil.

A programação do Mercosul Export começa às 9h30 com uma sessão solene de abertura que reunirá representantes diplomáticos, autoridades regulatórias e dirigentes do setor portuário e logístico do Brasil, Argentina e Uruguai. Entre os participantes previstos estão o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião; o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Alex Azevedo; o presidente da Administración Nacional de Puertos do Uruguai, Pablo Genta; e representantes da Embaixada do Brasil em Buenos Aires, da Armada Nacional do Uruguai e da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

Ao longo do dia, o fórum terá debates sobre integração ferroviária, hidrovias, portos, energia, mineração e corredores multimodais. A programação inclui ainda uma edição do InfraJur, encontro voltado ao direito da infraestrutura, com participação de especialistas do setor jurídico e portuário.

Entre os painéis previstos estão discussões sobre os desafios da malha ferroviária do Cone Sul, as hidrovias como eixo de transformação regional e a conectividade entre portos e terminais sul-americanos nas cadeias de suprimento.

Também está prevista uma palestra sobre o papel da BR-277 e da Nova Ferroeste em um novo corredor multimodal transcontinental, apresentada por Alex Azevedo, da ANTT, além de uma exposição sobre o cenário regulatório portuário argentino, conduzida pelo consultor Luis Claudio Montenegro.

O segundo dia do evento será dedicado a visitas técnicas. Os participantes irão conhecer as instalações da DPW Terminales Río de la Plata e o hub logístico da Andreani, em Pacheco, incluindo atividades de imersão operacional e networking com executivos do setor logístico argentino.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/05/2026



MERCOSUL EXPORT - BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO FÓRUM MERCOSUL EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO FÓRUM MERCOSUL EXPORT 2026

SUJEITA A ALTERAÇÕES

14 | MAIO | QUINTA-FEIRA

09h15 Credenciamento e boas-vindas na Embaixada

09h30 Sessão solene de abertura. Presenças: Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export, Cláudia Regina Leão do Nascimento Thomaz, Adida Tributária e Aduaneira junto à Embaixada do Brasil em Buenos Aires; Carlos Fernando Gallinal Cuenca, Ministro na Embaixada do Brasil em Buenos Aires; Almirante José Luiz Elizondo, Comandante Chefe da Armada Nacional do Uruguai; Iñaki Arresegor, Diretor Executivo Agência Nacional de Portos e Hidrovias da Argentina (ANPH) - a confirmar; Alex Azevedo, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Pablo Genta, Presidente da Administración Nacional de Puertos del Uruguay; Gilmar Timóteo, Diretora-Executiva da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH); José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Grupo Brasil Export; Joel Julius, Presidente do Conselho Internacional do Grupo Brasil Export; Djalma Vilela, Presidente do Conselho do Mercosul Export; Rafael Laurentino, Chefe do Departamento de

Integração Física e Digital da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)

10h30 InfraJUR - Encontro de Direito de Infraestrutura da Logística, Energia e Mineração >> Apresentação de Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export e Desembargador do TRT da 2a. Região no Brasil. Participações da dra. Luciana Fuschini, membro do Consad do Porto de Santos, e do dr. Fabio Silveira, Sócio do Gallotti Advogados

11h00 Dinâmica: Desafios e soluções para integração da malha ferroviária do Cone Sul
Moderação: Bruno Merlin, Diretor de Comunicação do Fórum Brasil Export

Apresentação: Aluisio Sobreira, Diretor da Merco Shipping e consultor do setor logístico
Painelistas: Paulo Bertinetti, Diretor-Geral do TECON Rio Grande - Wilson Sons; José Villafañe, Secretário-Geral da Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)

11h45 Painel: Hidrovias como eixo de transformação regional. Moderação: Raquel Kibrit, Presidente do Conselho LATAM Export. Apresentação (em vídeo): Otto Burlier, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação do Brasil. Debatedores: Angelo Maranhão, Diretor Institucional de Navegação do Grupo ATEM; Guillermo Pagliettini, Diretor Executivo da Cámara Argentina de Vías Navegables y Dragados Ambientales; Diego Azqueta, General Manager da Interbarge; Guillermo Valles, Ex-embaixador do Uruguai, membro do Mercosul Export e especialista em hidrovias; Sebastian Creta, Gerente de Operações da Rocktree

12h45 Almoço

14h00 Painel: Conectividade regional e o papel de portos e terminais na competitividade das cadeias de suprimento sul-americanas. Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da

Rede BE News. Debatedores: Mónica Litz, Presidenta del Consorcio de Gestión del Puerto Dock Sud; Paulo Bertinetti, Diretor-Geral do TECON Rio Grande - Wilson Sons; Regis Prunzel, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp); Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá

15h00 Palestra: O papel da BR-277 e da Nova Ferroeste em um novo Corredor Multimodal Transcontinental. Apresentação: Alex Azevedo, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres do Brasil (ANTT)

15h30 Painel: Integração logística como vetor de competitividade regional. Moderação: Marcela Cunha, Diretora-Executiva da ABOL. Debatedores: Djalma Vilela, Presidente da MultiLog, da ABEPRA e do Conselho do Mercosul Export; Fabio Siccherino, CEO da DPW Brasil; Iván Martín Amas, Diretor de Negócios da Andreani; Ricardo Buterí, Diretor Comercial da Santos Brasil

16h30 Palestra: Concorrência ou ganho de escala nos portos da Argentina? | O dilema regulatório 30 anos depois. Apresentação: Luis Claudio Montenegro, consultor portuário.

16h45 Painel: Energia e mineração | Desafios logísticos para distribuição e comercialização integrada. Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News. Debatedores: Daniel Montiel, Presidente da Comisión Administradora Del Río de la Plata; Darlan Carvalho, Presidente da LHG Mining; Flávio Ribeiro, Presidente da Associação Brasileira de Bunker (Abrabunker); Pablo Genta, Presidente da Administración Nacional de Puertos del Uruguay; Sergio Araujo, Presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (ABICOM)

17h45 Palavras de encerramento e balanço geral do fórum. Participação: Guillermo Valles, Ex-embaixador do Uruguai, membro do Mercosul Export e especialista em hidrovias; Joel Julius, Presidente do Conselho Internacional do Grupo Brasil Export; Djalma Vilela, Presidente da MultiLog, da ABEPRA e do Conselho do Mercosul Export

18h00 Encerramento

15 | MAIO | SEXTA-FEIRA

08h00 Embarque no Casasur Recoleta

08h15 Chegada à DPW - Terminales Río de la Plata

08h30 Recepção, apresentação e visita às instalações

10h00 Saída da DPW - Terminales Río de la Plata

10h45 Chegada ao Hub Logístico Andreani (Planta Pacheco)

12h00 Imersão no Espaço de Experiência Andreani CIT

12h30 Almoço oferecido pela Andreani (BBQ entre panes y networking)

14h00 Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/05/2026

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA – DIREITO - A HUMANIZAÇÃO DA IA E OS NOVOS RISCOS CORPORATIVOS



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA).
opiniao@portalbenews.com.br

Há um risco silencioso crescendo em nossa sociedade: a antropomorfização da inteligência artificial. Quanto mais os sistemas evoluem, mais usuários passam a tratá-los como se fossem agentes autônomos dotados de racionalidade, discernimento e confiabilidade equivalentes ou até superiores às humanas. O problema é que, apesar da aparência sofisticada, sistemas de IA continuam sendo ferramentas estatísticas sujeitas a vieses, erros, alucinações e interpretações equivocadas da realidade. E, no ambiente corporativo, confiar cegamente nesses resultados pode produzir consequências jurídicas, financeiras e reputacionais desastrosas.

A popularização da IA generativa criou uma ilusão perigosa de autoridade técnica. Quando um sistema responde com fluidez, segurança linguística e aparente coerência, muitos usuários assumem que aquela resposta é necessariamente correta. Mas não é. A IA pode inventar jurisprudência, criar dados inexistentes, formular análises imprecisas e até produzir conclusões completamente falsas com aparência de legitimidade. O problema não está apenas na tecnologia em si, mas na crescente tendência humana de delegar raciocínio, análise crítica e tomada de decisões a sistemas automatizados.

Não por acaso, multiplicam-se ao redor do mundo casos de pessoas que passaram a desenvolver vínculos emocionais e relações de confiança excessiva com sistemas de IA. Há diversos relatos de usuários tratando assistentes virtuais como terapeutas, consultores jurídicos, médicos e até parceiros afetivos. Em 2024, ganhou repercussão internacional o anúncio, posteriormente classificado como



“simbólico”, do governo da Albânia envolvendo nomeação de uma “ministra” gerada por inteligência artificial, episódio que intensificou o debate sobre a crescente personificação de sistemas tecnológicos e seus impactos sociais e políticos. A discussão pode parecer distante do cotidiano empresarial, mas não é. Muitas organizações já começam a atribuir aos sistemas de IA um grau de autonomia incompatível com os riscos envolvidos em decisões corporativas estratégicas.

A inteligência artificial pode e deve apoiar processos decisórios. Pode auxiliar análises de risco, triagem documental, previsão de demanda, otimização logística e processamento de dados em velocidade impossível para humanos. Mas apoio à decisão não significa substituição integral da decisão humana. Existe uma diferença significativa entre automação assistiva e delegação decisória irrestrita. Quando empresas passam a operar sob a lógica de que “a IA decidiu”, cria-se um cenário extremamente delicado do ponto de vista jurídico e regulatório.

Os exemplos internacionais revelam a gravidade dos riscos associados à delegação da tomada de decisões a sistemas de IA. O famoso sistema Compas, utilizado nos Estados Unidos para auxiliar avaliações de reincidência criminal, tornou-se alvo de críticas após denúncias de vieses discriminatórios. Na Espanha, o sistema VioGén, empregado em análises de risco relacionadas à violência doméstica, também foi questionado em razão de falhas classificatórias potencialmente graves. A própria Amazon abandonou um sistema de recrutamento automatizado após identificar discriminação contra candidatas mulheres. Em comum, todos esses casos demonstram um problema central: quando decisões complexas passam a depender excessivamente de modelos algorítmicos, erros sistêmicos podem ser reproduzidos em larga escala com aparência de neutralidade técnica.

Uma das perguntas mais comuns nesses contextos é: quem responde por esse dano? E a resposta jurídica é relativamente clara: a responsabilidade continua sendo da organização. No ordenamento jurídico brasileiro, não existe uma figura do tipo “culpa exclusiva do algoritmo” como hipótese excludente de responsabilidade civil. Empresas não transferem deveres legais para sistemas tecnológicos apenas porque decidiram automatizar processos. Se uma decisão baseada em IA causar prejuízos a terceiros, violar direitos ou gerar danos decorrentes de falhas operacionais, a responsabilização tende a recair sobre a própria pessoa jurídica que implementou e optou por utilizar aquela tecnologia. E, em muitos contextos empresariais e consumeristas, essa responsabilidade poderá inclusive ser objetiva, independentemente de culpa.

Esse debate se conecta diretamente ao conceito de responsabilidade algorítmica, tema que ganha cada vez mais relevância globalmente. Não basta perguntar se a IA funciona. É preciso questionar quem supervisiona seu funcionamento, quais critérios são utilizados, quais dados alimentam o sistema, quem valida os resultados e quais mecanismos de governança existem para evitar danos. A falsa percepção de que sistemas automatizados são necessariamente neutros ou infalíveis cria um risco operacional significativo.

Há ainda outro aspecto frequentemente negligenciado: o sigilo das informações estratégicas empresariais. Em busca de produtividade, profissionais passaram a inserir em plataformas de IA contratos, relatórios internos, dados operacionais, estratégias comerciais, informações de clientes e documentos confidenciais sem compreender adequadamente como esses dados são tratados, armazenados ou reutilizados pelos sistemas.

Em determinados contextos, um prompt mal formulado pode representar potenciais violações de confidencialidade, proteção de dados e segredos de negócio.

A discussão sobre inteligência artificial nas empresas não deve ser conduzida entre extremos de entusiasmo tecnológico ou rejeição absoluta da inovação. O foco deve estar no reconhecimento de que sistemas de IA precisam ser compreendidos como instrumentos de apoio submetidos à supervisão humana qualificada. A qualidade do resultado depende diretamente da qualidade do input, da capacidade crítica de quem formula perguntas, da validação humana das respostas obtidas e da existência de uma governança corporativa capaz de controlar riscos tecnológicos. No fim do dia, a inteligência artificial pode auxiliar decisões. Mas a responsabilidade jurídica, ética e estratégica continua sendo da pessoa.

Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras.

QUANDO UM SISTEMA RESPONDE COM FLUIDEZ, SEGURANÇA LINGÜÍSTICA E APARENTE COERÊNCIA, MUITOS USUÁRIOS ASSUMEM QUE AQUELA RESPOSTA É NECESSARIAMENTE CORRETA. MAS NÃO É. A IA PODE INVENTAR JURISPRUDÊNCIA, CRIAR DADOS INEXISTENTES, FORMULAR ANÁLISES IMPRECISAS E ATÉ PRODUZIR CONCLUSÕES COMPLETAMENTE FALSAS COM APARÊNCIA DE LEGITIMIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - UE PROÍBE COMPRA DE CARNES DO BRASIL

Decisão começa a valer em setembro, mas o governo brasileiro disse que tomará medidas para reverter a situação

Do Estadão Conte



A União Europeia considera que o Brasil não cumpre as exigências contra o uso de antimicrobianos na pecuária

O governo brasileiro buscará reverter a decisão da União Europeia de excluir o País da lista de exportadores de proteínas animais e derivados por uso de antimicrobianos - como antibióticos -,

informaram o Ministério da Agricultura, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e o Ministério das Relações Exteriores, em nota conjunta.

“O governo do Brasil tomará prontamente todas as medidas necessárias para reverter essa decisão, voltar à lista de países autorizados, e garantir o fluxo de vendas desses produtos para o mercado europeu, para o qual exporta há 40 anos”, disseram as pastas na nota.

A União Europeia (UE) publicou nesta terça-feira, 12, uma atualização da lista de países autorizados a exportar animais e produtos de origem animal para o bloco, excluindo o Brasil do grupo de nações que cumprem as exigências contra o uso de antimicrobianos na pecuária.

A medida, validada pelos Estados membros, estabelece quais países poderão continuar acessando o mercado europeu a partir de 3 de setembro de 2026, com base no Regulamento (UE) 2019/6.

O Brasil precisará fornecer garantias sobre a não utilização dessas substâncias para fins de crescimento ou rendimento, segundo a decisão sanitária europeia.

O governo brasileiro afirmou ainda que “recebeu com surpresa” a notícia da retirada do País da lista de países autorizados a exportar produtos de origem animal destinados ao consumo humano para a União Europeia.

“A decisão decorre do resultado da votação realizada hoje no âmbito do Comitê Permanente para Plantas, Animais, Alimentos e Ração da Comissão Europeia, que aprovou uma atualização dessa listagem. Vale ressaltar que, no momento, as exportações brasileiras de produtos de origem animal seguem normalmente”, explicaram os ministérios.

O governo disse ainda que o chefe da Delegação do Brasil junto à União Europeia tem reunião agendada para a quarta-feira, 13, com as autoridades sanitárias do bloco para buscar explicações sobre a decisão.



“Detentor de um sistema sanitário robusto e de qualidade internacional reconhecida, o Brasil é o maior exportador do mundo de proteínas de origem animal e o principal fornecedor de produtos agrícolas ao mercado europeu”, concluíram as pastas na nota conjunta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - COREIA DO SUL ADIA ABERTURA PARA PROTEÍNA BRASILEIRA

A Coreia do Sul cancelou as visitas que faria a plantas frigoríficas de carne bovina brasileira e adiou a esperada abertura do mercado do país asiático para o produtor brasileiro. A informação foi publicada pelo jornal Folha de S.Paulo.

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva pleiteia a entrada da carne no mercado sul-coreano em meio às novas regras de importação impostas pela China no fim do ano passado. O ministério da Agricultura e Pecuária ainda não se pronunciou.

Em fevereiro deste ano, o então ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, acompanhou o presidente Lula em visita oficial ao país asiático e afirmou que o governo havia registrado avanços para a “tão sonhada auditoria” na carne bovina brasileiro, um dos passos para a abertura do mercado asiático.

Em dezembro do ano passado, a China anunciou a adoção de medidas de salvaguarda contra a importação de carne bovina. A decisão foi comunicada pelo Ministério do Comércio (Mofcom) do país.

O governo chinês decidiu adotar cotas específicas por país para importação de carne bovina com a imposição de uma tarifa adicional de 55% para volumes que excederem a cota, conforme antecipou o Estadão/Broadcast.

O Brasil, principal fornecedor da proteína vermelha ao mercado chinês, tem uma cota de exportação de 1,106 milhão de toneladas sem tarifas adicionais em 2026.

No domingo, 10, o Ministério do Comércio da China informou oficialmente que as importações atingiram, no sábado, 9, a marca de 50% da cota anual estabelecida para 2026.

Segundo o comunicado n.º 32/2026 do Departamento de Remédios Comerciais, o volume alcançado refere-se ao limite definido no anúncio ministerial de 2025.

O governo chinês alertou que, uma vez preenchida a totalidade da cota (100%), será aplicada uma sobretaxa de 55% sobre a tarifa de importação vigente, com início a partir do terceiro dia após o esgotamento do teto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

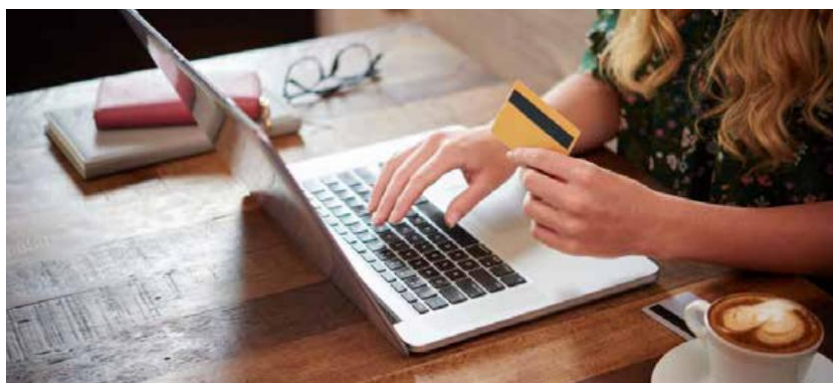
FINANÇAS - MP ZERA IMPOSTO DA ‘TAXA DAS BLUSINHAS’

Lula assina Medida Provisória que acaba com o imposto federal sobre compras internacionais

Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou, na noite desta terça-feira, 12, uma Medida Provisória (MP) que zera o imposto federal da chamada “taxa das blusinhas”, um tributo sobre mercadorias importadas de até US\$ 50.

A assinatura da medida não estava prevista na agenda. O presidente convocou representantes dos ministérios e abriu uma transmissão para o ato, que foi informada à imprensa instantes antes de começar.



Na prática, todas as compras de até US\$ 50 feitas por pessoas físicas ficam com tributos federais zerados

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Rogério Ceron, explicou os detalhes da medida. Ceron representou a pasta no ato já que o ministro Dario Durigan estava em uma audiência pública da Câmara dos Deputados sobre a

escala 6x1.

“Presidente, com a sua autorização, comunicamos que, depois de três anos em que conseguimos combater o contrabando e regularizar o setor, nós podemos dar um passo adiante”, disse Ceron, durante a cerimônia de assinatura.

Na prática, todas as compras de até US\$ 50 feitas por pessoas físicas ficam com tributos federais zerados, segundo o secretário. Ceron disse que o contrabando foi “eliminado” com a taxa das blusinhas, o que permitiu esse passo.

A MP deve ser publicada em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) ainda nesta terça. Em paralelo, a Fazenda vai publicar portaria zerando a alíquota dos impostos sobre os produtos de até US\$ 50.

“A partir de amanhã, esses produtos vão poder ser adquiridos sem qualquer tributo federal”, disse Ceron, acrescentando que a medida deve beneficiar a população mais pobre.

A ministra da Casa Civil, Miriam Belchior, disse que a medida foi bastante pensada pelo governo, “com calma, cuidado”, que começa a valer assim que publicada, já que medidas provisórias têm força de lei e vigência imediata.

A cobrança da “taxa das blusinhas” começou em agosto de 2024, após a aprovação de uma lei pelo Congresso Nacional. O governo já vinha se mostrando dividido em relação ao tributo, com alguns ministros defendendo o seu fim.

Nota de repúdio

A Abit, entidade que representa os fabricantes de vestuário, manifestou “profunda preocupação” em nota de repúdio à decisão do governo de zerar a “taxa das blusinhas”. “Trata-se de uma decisão extremamente equivocada, que penaliza de modo direto quem investe, produz, emprega e acredita no Brasil”, comenta a associação.

Segundo a Abit, a medida amplia a desigualdade tributária e regulatória na competição com os importados, o que prejudica empresas nacionais tanto da indústria quanto do varejo. Cerca de 80% das peças de vestuário comercializadas no Brasil têm valor inferior a US\$ 50.

A Abit diz que é “inadmissível” empresas brasileiras terem que arcar com elevada carga tributária, ao mesmo tempo em que pagam juros reais altos e cumprem com exigências trabalhistas, ambientais e regulatórias, enquanto concorrentes estrangeiros passam a ter vantagens maiores para acessar o mercado brasileiro.

A decisão, acrescenta, também representa um golpe sobre os investimentos produtivos, a geração de empregos formais e toda a cadeia têxtil e de confecção do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

FINANÇAS - BB COMEÇA A OPERAR O 'DESENROLA RURAL'

Público-alvo terá condições diferenciadas para liquidação ou renegociação de dívidas
Do Estadão Conteúdo

O Banco do Brasil começou a operar o Desenrola Rural nesta terça-feira, 12. O programa visa a regularização de dívidas e a ampliação do acesso ao crédito a agricultores familiares. A expectativa é de que mais de 800 mil produtores sejam beneficiados nessa nova fase do programa, segundo o BB.

“Criado em 2025, o Desenrola Rural já beneficiou mais de 500 mil agricultores familiares. Segundo o Governo Federal, mais de R\$ 23 bilhões em dívidas foram renegociados e a expectativa é que a nova fase do programa alcance mais 800 mil produtores, superando 1,3 milhão de beneficiados”, diz o banco, em nota.

Anunciada na última semana, a nova etapa do Desenrola prevê a renegociação e a liquidação de débitos até 20 de dezembro deste ano.

O BB detalha que o público-alvo do Desenrola Rural terá acesso a condições diferenciadas para liquidação ou renegociação de dívidas junto ao banco, observadas as Políticas de Crédito e Cobrança da instituição, e a descontos de até 80% para liquidação ou renegociação de operações com risco integral do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO), considerados os saldos devedores das operações na data de liquidação.

O público-alvo também terá acesso a descontos de até 70% para liquidação ou renegociação de débitos inscritos na Dívida Ativa da União (DAU) e ao Crédito Instalação do Programa Nacional de Reforma Agrária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/05/2026

FINANÇAS - IPCA FECHA ABRIL EM 0,67%

Embora tenha recuado em relação a março, inflação de abril é a maior para o mês nos últimos 4 anos
Da Agência Brasil



A inflação de abril foi pressionada pelo grupo de alimentação e bebidas, que registrou alta de 1,34%

O preço dos alimentos pressionou a inflação oficial de abril, que fechou em 0,67%, o maior percentual para este mês desde 2022 (1,06%). O resultado, no entanto, mostra desaceleração em relação a março, quando o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) tinha marcado 0,88%.

Em 12 meses, a inflação acumulada é de 4,39%, dentro da meta do governo, de 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual (p.p.) para mais ou para menos, ou seja, indo até 4,5%. No acumulado de um ano terminado em março, o patamar era de 4,14%. Em abril do ano passado, a inflação foi de 0,43%. Também em abril do ano passado, o acumulado anual era de 5,53%.

Os dados foram divulgados nesta terça-feira (12) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O IPCA do mês passado veio abaixo da estimativa do mercado. O relatório Focus da última segunda-feira (11), sondagem do Banco Central (BC) com agentes do mercado financeiro, estima que a inflação de abril ficaria em 0,69%.

Veja o comportamento médio dos preços dos nove grupos de produtos e serviços pesquisados pelo IBGE em abril. Alimentação e bebidas: 1,34% (impacto de 0,29 p.p.); Habitação: 0,63% (0,10 p.p.);



Artigos de residência: 0,65% (0,02 p.p.); Vestuário: 0,52% (0,02 p.p.); Transportes: 0,06% (0,01 p.p.); Saúde e cuidados pessoais: 1,16% (0,16 p.p.); Despesas pessoais: 0,35% (0,04 p.p.); Educação: 0,06% (0,00 p.p.); e Comunicação: 0,57% (0,03 p.p.).

O índice de difusão, que mostra o quanto a inflação está espalhada, foi de 65% (em março era 67%). O IBGE colhe o preço de 377 produtos e serviços, os chamados subitens. De todos os produtos pesquisados, a gasolina foi o que mais pressionou a inflação de abril para cima, com alta de 1,86% (0,10 p.p.). Ela foi seguida por leite longa vida: 13,66% (0,09 p.p.); produtos farmacêuticos: 1,77% (0,06 p.p.); higiene pessoal: 1,57% (0,06 p.p.); gás de botijão: 3,74% (0,05 p.p.); carnes: 1,59% (0,04 p.p.); energia elétrica residencial: 0,72% (0,03 p.p.); cenoura: 26,63% (0,02 p.p.); cebola: 11,76% (0,02 p.p.) e tomate: 6,13% (0,02 p.p.)

O analista da pesquisa, Fernando Gonçalves, aponta que o grupo alimentos e bebidas representou 43% da inflação de abril. O custo da alimentação no domicílio subiu 1,64%; e a alimentação fora, 0,59%. Gonçalves explica que o preço da comida subiu por causa da oferta de produtos e do frete.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

FINANÇAS - IBOVESPA TEM NOVA PERDA, AOS 180 MIL PONTOS

Índice fechou em baixa de 0,86%, com giro a R\$ 29,1 bilhões. Dólar teve leve alta de 0,08%

Do Estadão Conteúdo

Agora no menor nível desde 20 de março, o Ibovespa cedeu nesta terça-feira, 12, em direção aos 180 mil pontos, acumulando perda de cerca de 18 mil pontos em pouco menos de um mês quando comparado às máximas históricas de 14 de abril, então a 198,6 mil naquele fechamento, tendo chegado também à casa de 199 mil pontos no intradia na mesma sessão.

Nesta terça, o índice resvalou para 179.938,70 pontos na mínima do dia, saindo de abertura a 181.896,57 em nível correspondente à máxima desta terça-feira.

Ao fim, marcava 180.342,33 pontos, em baixa de 0,86%, com giro a R\$ 29,1 bilhões. Na semana, em duas sessões, o Ibovespa recua 2,05% e, no mês, cai 3,72%. No ano, sobe 11,93%. A desta terça foi a terceira perda em quatro sessões, com destaque para o mergulho de 2,38% na última quinta-feira - na sexta, a alta foi de apenas 0,49%.

Dentre as blue chips, nem mesmo Petrobras (ON -1,16%, PN -1,62%) se descolou de mais um dia de correção na B3. Principal papel do Ibovespa, Vale ON chegou a ensaiar alta no fim da sessão, mas fechou ainda em baixa, de 0,24%. Entre os bancos, destaque para Itaú PN, em queda de 1,14%, e para BB ON, que encerrou na mínima do dia, em baixa de 1,02%. O dólar à vista seguiu a R\$ 4,89, pouco acima da estabilidade nesta terça-feira.

Na B3, na ponta ganhadora do Ibovespa na sessão, Braskem (+29,02%) - após a elevação da recomendação do JPMorgan, para compra, com o papel tendo acumulado muito desconto -, à frente de Hapvida (+9,27%) e Direcional (+3,50%). No lado oposto, Natura (-5,62%), Yduqs (-4,03%) e Azzas (-3,29%).

Já o dólar perdeu fôlego nas últimas duas horas de negociação no mercado local e encerrou a sessão desta terça-feira, 12, próximo à estabilidade, cotado a R\$ 4,8954 (+0,08%).

Foi o terceiro pregão consecutivo de fechamento abaixo da linha de R\$ 4,90. O real apresentou nesta terça o segundo melhor desempenho entre as principais divisas globais, atrás apenas do peso chileno.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - LIDERANÇA QUE NÃO COMUNICA: O CUSTO INVISÍVEL NA CULTURA ORGANIZACIONAL



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinio@portalbenews.com.br

É nas grandes engrenagens que movem o Brasil – portos, ferrovias, transporte rodoviário, operações logísticas e cadeias industriais – a eficiência sempre foi palavra de ordem. Mas existe um ativo estratégico ainda subestimado em muitos ambientes corporativos: a comunicação da liderança.

E não estamos falando de discursos inspiracionais em convenções anuais. Estamos falando da comunicação cotidiana. Da clareza. Da presença. Da coerência entre o que se fala, o que se pratica e o que se permite dentro da cultura organizacional.

Empresas altamente técnicas costumam investir milhões em tecnologia, compliance, rastreabilidade e performance operacional. Porém, continuam negligenciando um fator silencioso que impacta diretamente produtividade, retenção e clima interno: líderes que não sabem, ou não querem, se comunicar.

O custo disso raramente aparece em planilhas. Mas aparece no retrabalho. Na insegurança das equipes. Nos conflitos abafados. Nas reuniões improdutivas. Na perda gradual de talentos estratégicos. E, principalmente, no chamado turnover silencioso: profissionais que permanecem fisicamente na empresa, mas emocionalmente desconectados dela.

O colaborador que deixa de sugerir melhorias, que para de participar, que executa apenas o básico e perde senso de pertencimento já iniciou seu processo de desligamento interno muito antes da carta de demissão chegar à área de Gestão de Pessoas.

E esse fenômeno quase sempre nasce em ambientes onde a liderança se comunica mal.

Existe ainda uma distorção perigosa nas organizações modernas: muitos líderes confundem evitar conflitos com preservar relações. Não confundem. Apenas terceirizam problemas para o futuro.

O líder que evita conversas difíceis em nome de uma suposta empatia geralmente está sabotando resultados, enfraquecendo equipes e comprometendo a confiança interna. Feedback não é constrangimento. É direcionamento. É alinhamento de expectativa. É estratégia de retenção de talentos.

Pessoas competentes não pedem perfeição dos seus gestores. Pedem clareza.

Quando um profissional não sabe onde está errando, onde pode crescer ou como é percebido dentro da organização, ele passa a operar no escuro. E equipes no escuro produzem insegurança operacional, desgaste relacional e baixa eficiência coletiva.

Em setores de alta pressão logística, onde prazos, segurança e precisão são inegociáveis, falhas de comunicação deixam de ser apenas problemas comportamentais e passam a ser riscos operacionais.

Outro ponto crítico está nas reuniões corporativas. Muitas lideranças reclamam da falta de tempo, do excesso de encontros e da baixa produtividade das agendas. Mas, na prática, reuniões improdutivas raramente são problema de agenda. São problema de comunicação.

Objetivos difusos, decisões mal alinhadas, ausência de direcionamento claro e lideranças que falam muito, mas comunicam pouco, transformam reuniões em rituais improdutivos que drenam energia e confundem times.



Comunicar bem não significa falar mais. Significa gerar entendimento.

E isso exige uma competência que vem ganhando protagonismo nas empresas mais maduras: inteligência emocional aplicada à comunicação.

O mercado já entendeu que performance sem habilidade relacional não sustenta cultura saudável no longo prazo. Há tempos, comunicação emocionalmente inteligente deixou de ser habilidade complementar. Tornou-se KPI de liderança.

A forma como um líder conduz conversas difíceis, administra pressão, escuta divergências e dá direcionamento impacta diretamente indicadores de engajamento, segurança psicológica e produtividade.

Inclusive porque o tom de voz corporativo comunica mais do que o próprio conteúdo.

Lideranças tecnicamente brilhantes podem destruir ambientes inteiros por meio da arrogância, da ironia constante, da ausência de escuta ou da comunicação agressiva mascarada de objetividade.

As pessoas não se conectam apenas ao que um líder fala. Elas se conectam à forma como se sentem depois da interação.

E esse detalhe muda tudo.

Nas empresas que fazem o Brasil girar, existe uma oportunidade urgente: formar líderes comunicadores. Líderes presentes. Transparentes. Capazes de alinhar estratégia sem perder humanidade. Executivos que entendam que comunicação não é acessório da liderança. É parte estrutural dela.

A cultura organizacional não é construída pelos valores escritos na parede. Ela é construída nas conversas que acontecem, e principalmente nas que nunca acontecem.

Empresas fortes precisam de lideranças que saibam conversar com clareza em momentos de crise, crescimento, pressão e transformação. Porque quando a comunicação falha, a operação sente. O clima sente. O cliente sente. O resultado financeiro sente.

No fim do dia, negócios são feitos por pessoas. E pessoas não permanecem onde não se sentem vistas, ouvidas ou respeitadas.

O líder que entende isso deixa de apenas gerir operações. Ele passa a mover cultura.

Cândice La Terza escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

EMPRESAS FORTES PRECISAM DE LIDERANÇAS QUE SAIBAM CONVERSAR COM CLAREZA EM MOMENTOS DE CRISE, CRESCIMENTO, PRESSÃO E TRANSFORMAÇÃO. PORQUE QUANDO A COMUNICAÇÃO FALHA, A OPERAÇÃO SENTE. O CLIMA SENTE. O CLIENTE SENTE. O RESULTADO FINANCEIRO SENTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

JUSTIÇA - NUNES ASSUME TSE E JÁ DEFENDE URNAS

Novo presidente do Tribunal Superior Eleitoral exalta sistema eletrônico de votação, tão combatido pelo bolsonarismo nas últimas eleições

Do Estadão Conteúdo



Nunes Marques assume o cargo deixado por Cármen Lúcia com a missão de comandar TSE nas próximas eleições

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Kassio Nunes Marques tomou posse nesta terça-feira, 12, como presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE). O magistrado será responsável pelo comando da mais alta instância da Justiça Eleitoral em pleno ano de eleições gerais e terá ao seu lado, como vice-presidente, o colega de STF André Mendonça.

Em seu discurso de posse, Nunes Marques defendeu que o TSE deve agir com moderação, “sem incorrer em omissões ou excessos incompatíveis com o estado de direito”. Ele também defendeu o respeito à liberdade de expressão e ressaltou as preocupações da corte para evitar que o uso de inteligência artificial atrapalhe a campanha eleitoral.

Em um contraponto ao discurso bolsonarista de descredibilidade às urnas, o ministro defendeu o sistema eletrônico de votação. Ele disse ser preciso aprimoramentos constantes, mas que os dispositivos disponíveis atualmente já são confiáveis. “Nosso sistema é o mais avançado do mundo”, afirmou.

Entre as autoridades presentes estão o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, candidato à reeleição, e o senador Flávio Bolsonaro, também candidato na disputa presidencial, ministros do STF, ministros da gestão petista, políticos da oposição e do governo.

Na mesa principal do plenário do TSE, Lula e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre sentaram-se próximos. É o primeiro encontro público dos dois após a derrota da indicação do advogado-geral da União Jorge Messias para a vaga de ministro do STF. O nome de Messias foi rejeitado pelo Senado e atribuiu-se a Alcolumbre parte da responsabilidade pelo resultado da votação.

Na plateia, sentaram-se bem próximas a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro e a advogada Viviane Barci, mulher do ministro Alexandre de Moraes. Entre as duas estava Yara de Abreu, mulher do ex-ministro Ricardo Lewandowski.

Indicação

Os dois ministros que assumem o TSE foram indicados pelo ex-presidente Jair Bolsonaro, que está inelegível por decisão da Corte eleitoral e por posterior condenação criminal no STF. Ele chega à Presidência do tribunal por causa do sistema de rodízio que prevê a alternância de poder a cada dois anos.

Nunes Marques sucederá a ministra Cármen Lúcia, que exerceu o cargo de presidente do TSE entre junho de 2024 e esta terça-feira. Ele será o primeiro ministro a supervisionar uma eleição presidencial desde Alexandre de Moraes, que presidiu o tribunal entre 2022 e 2024 com grande protagonismo, sobretudo no ciclo eleitoral. O novo presidente tem perfil mais discreto.

Nunes Marques se orgulha de dialogar com todos os campos políticos. Apesar de ter sido indicado ao STF por Bolsonaro, sob as bençãos do senador Ciro Nogueira (PP-PI) e outros cardeais do Centrão, ele se aproximou do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) desde a sua posse em 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

JUSTIÇA - IA E FAKE NEWS SÃO DESAFIOS PARA O NOVO PRESIDENTE

Do Estadão Conteúdo

Sob a gestão de Nunes Marques, o TSE terá como responsabilidade fiscalizar um processo eleitoral que será tomado por conteúdos gerados por inteligência artificial (IA), tema citado por Nunes Marques

em seu discurso de posse. As notícias falsas, que permeiam as eleições brasileiras em grande escala pelo menos desde 2018, também serão um ponto de atenção para o tribunal presidido pelo ministro.

Nunes Marques foi o relator das resoluções que fixaram as regras das eleições deste ano. O plenário aprovou medidas mais duras do que as que haviam sido propostas pelo ministro. O regramento inclui, por exemplo, proibição de 72h a 24h antes da votação de circulação de quaisquer conteúdos sintéticos novos produzidos ou alterados por IA.

Ainda em relação à IA, é proibido que provedores de inteligência artificial forneçam, mesmo que solicitados pelos usuários, recomendações de candidaturas “de forma a impedir a interferência algorítmica no processo decisório de definição do voto”.

A resolução também prevê que as plataformas digitais terão responsabilidade solidária (devem pagar multas ou sofrer outras sanções) caso não removam, de forma imediata, conteúdos e contas durante o período eleitoral que veiculem materiais produzidos por IA que não estejam devidamente rotulados ou que violem as proibições.

Antes de passar a exercer o poder no TSE, Nunes Marques celebrou a posse em uma festa bancada por uma associação de magistrados na noite desta terça- -feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

JUSTIÇA - DINO MANDA TSE APURAR POSSÍVEL FRAUDE

Ministro do STF pede análise sobre alerta de esquema no direcionamento de emendas parlamentares com objetivos eleitorais

Da Agência Brasil



Flávio Dino mandou que TSE e PGR analisem a possibilidade de fraude e tomem “as providências que entenderem cabíveis”

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), enviou ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) e à Procuradoria-Geral da República (PGR) ofícios para que os órgãos apurem a possibilidade de fraudes no direcionamento de emendas parlamentares com objetivos eleitorais.

Dino tomou a medida na ação em que é responsável por supervisionar se a liberação e execução das emendas estão de acordo com a Constituição e em conformidade com decisões anteriores do Supremo.

O ministro atendeu a pedido das organizações Contas Abertas, Transparência Brasil e Transparência Internacional, que alertaram o Supremo sobre possíveis esquemas no direcionamento de emendas com objetivos eleitorais.

Segundo as entidades, o risco é que uma empresa receba recursos de emendas indicadas por um parlamentar, enquanto outra, controlada pelo mesmo beneficiário final, seja contratada pela campanha do mesmo parlamentar. Dessa forma, essas emendas custeariam as campanhas com dinheiro público.

“Este fornecimento geralmente é subfaturado, de modo que, na realidade, as emendas parlamentares estão sendo utilizadas indireta e indevidamente como verba de campanha”, afirma a petição apresentada ao Supremo.

O ministro mandou que TSE e PGR analisem a possibilidade e tomem “as providências que entenderem cabíveis”.



No mesmo despacho, o ministro mandou que o Tribunal de Contas da União (TCU) informe se já é possível disponibilizar ao público o painel para acompanhamento de execução de emendas que já utiliza internamente.

Dino também mandou os presidentes das Assembleias Legislativas estaduais e distrital informarem sobre a adequação dos processos orçamentários locais ao modelo federal. Outra providência foi para que a Controladoria-Geral da União (CGU) explique a falta de estrutura, em especial de servidores, para supervisionar a execução de emendas.

Emendas

Em 2024, após tomar posse no Supremo, Flávio Dino assumiu a condução dos processos que tratam da transparência no repasse das emendas.

Em fevereiro do ano passado, Dino homologou o plano de trabalho no qual o Congresso se comprometeu a identificar os deputados e senadores responsáveis pelas emendas ao Orçamento e os beneficiários dos repasses. A medida liberou o pagamento dos recursos, que chegaram a ser suspensos por falta de transparência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

JUSTIÇA - AGU CONTESTA DECISÃO SOBRE APOSENTADORIA COMPULSÓRIA

O argumento é de que a ordem de Dino não deveria valer para toda a magistratura

Do Estadão Conteúdo

A Advocacia-Geral da União (AGU) contestou a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Flávio Dino, que impôs o fim da aposentadoria compulsória como a punição disciplinar mais grave de magistrados.

Em petição apresentada na última sexta-feira, 8, a AGU argumenta que a decisão de Dino ocorreu em um processo que trata de caso concreto específico, o que deveria impedir que os seus efeitos valessem para o restante da magistratura.

Em março deste ano, Dino decidiu que a aposentadoria compulsória com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço não pode mais ser aplicada como punição disciplinar a magistrados. Ele determinou que infrações graves cometidas por juízes devem resultar na perda do cargo.

Mas a pasta sustenta na petição que a decisão de Dino foi dada no contexto de um “processo subjetivo” destinado à revisão de atos administrativos do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), e não em uma ação declaratória de inconstitucionalidade ou similares, que são os processos cabíveis nos casos em que se pretende produzir efeito vinculante em relação a outros órgãos da administração pública.

“Por essa razão, eventual conclusão adotada na espécie não se projeta automaticamente sobre os demais processos administrativos disciplinares em curso, nem possui aptidão, por si só, para produzir efeitos gerais sobre o sistema de responsabilização disciplinar da magistratura”, afirma.

A AGU dá destaque ao fato de a decisão de Dino ter sido proferida monocraticamente e ainda não ter sido submetida a referendo do plenário do STF. “Por consequência, não se reveste das características formais e materiais exigidos para a produção de efeitos transcendentais ao caso concreto, uma vez que não se enquadra em qualquer das hipóteses de pronunciamentos judiciais” argumenta.

A pasta afirma ainda que é preciso reconhecer a relevância jurídica do tema, mas reitera a sua posição de que os efeitos da decisão de Dino devem se manter restritos aos três processos disciplinares de que trata o processo sob relatoria do ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

JUSTIÇA – OPINIÃO - NR-1 E A RESPONSABILIDADE DO AGENTE CAUSADOR



THIAGO BENITO ROBLES

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

opinio@portalbenews.com.br

A Portaria MTE nº 1.419/2024, ao incorporar explicitamente os riscos psicossociais ao escopo da NR-1, recoloca no centro do debate um tema que, embora não seja novo, ganha contornos cada vez mais sensíveis no contexto da gestão de riscos ocupacionais. Essa premissa dificilmente encontra resistência genuína, dado que o trabalho impacta a saúde mental e, por essa razão, não pode ser ignorado na construção de ambientes laborais seguros. O problema não reside na ideia em si, mas na forma como ela será traduzida em critérios operacionais e, sobretudo, em parâmetros jurídicos suficientemente precisos.

Diferentemente dos riscos tradicionalmente tratados no âmbito da segurança do trabalho, os riscos psicossociais não se submetem a métricas objetivas ou a padrões uniformes de aferição, realidade reconhecida desde 1984 pelo Comitê Conjunto OIT/OMS sobre Saúde Ocupacional, cujo relatório sobre fatores psicossociais no trabalho já identificava a percepção individual do trabalhador como elemento central na relação entre trabalho e saúde. Não existe um ponto claramente identificável a partir do qual se possa afirmar, com segurança, que determinado ambiente ultrapassou o limite do tolerável, o que confere à experiência individual papel central na avaliação, de modo que uma mesma dinâmica organizacional pode ser percebida como fator de estímulo por alguns e como elemento de desgaste por outros. A subjetividade deixa de ser um componente periférico e passa a constituir o próprio núcleo da análise.

Nesse contexto, cabe uma distinção relevante, pois o debate em torno dos riscos psicossociais não pode ser confundido com qualquer tentativa de relativizar ambientes objetivamente abusivos ou práticas claramente incompatíveis com a dignidade do trabalhador. Situações de assédio reiterado, humilhação institucionalizada ou modelos deliberadamente fundados na exposição degradante escapam, por evidente, do campo da controvérsia legítima. A dificuldade emerge justamente nas zonas intermediárias, em que o limite entre a pressão inerente à atividade econômica e o excesso potencialmente adoecedor passa a depender de avaliações subjetivas, variáveis e fortemente condicionadas pela experiência individual de cada trabalhador.

Essa característica impõe uma dificuldade estrutural relevante, pois ao trazer os riscos psicossociais para o campo da gestão empresarial, amplia-se a possibilidade de atribuição de responsabilidade ao empregador em um ambiente marcado pela multiplicidade de causas. A formação de um quadro de adoecimento psíquico raramente decorre de um único fator isolado, uma vez que aspectos pessoais, familiares, econômicos e até mesmo biológicos interagem de forma dinâmica e, muitas vezes, indissociável entre si. Pretender identificar, com precisão, o peso específico do trabalho nesse conjunto exige um nível de certeza que dificilmente será alcançado de maneira consistente.

A ampliação conceitual da norma insere-se como uma das principais inquietações do setor produtivo, na medida em que pode conduzir, ainda que de forma não intencional, a um cenário de responsabilização expandida, no qual a empresa passa a responder não apenas pelo que efetivamente controla, mas também por elementos que se desenvolvem fora de sua esfera de influência direta. A fronteira entre o que é organizacional e o que é individual tende a se tornar mais difusa, aumentando o risco de interpretações que ultrapassem os limites da própria relação de trabalho.

A complexidade do tema se amplia ainda mais quando se observa que a responsabilização empresarial certamente será advinda de comportamentos individualizados adotados por gestores, supervisores, diretores ou quaisquer agentes investidos de parcela de poder diretivo. Na prática, abre-se espaço para que a empresa venha a responder por condutas isoladas que, ainda que não



representem sua orientação institucional, sejam posteriormente interpretadas como capazes de contribuir para quadros de adoecimento psíquico. A dificuldade, nesse ponto, não reside em afastar a responsabilidade da empresa, que o ordenamento já consolidou como objetiva, mas em determinar em que medida o comportamento individual do agente poderá, posteriormente, ser objeto de responsabilização própria por via regressiva.

O tema ganha densidade adicional quando confrontado com o poder diretivo do empregador, consagrado no art. 2º da CLT. A condução da atividade econômica pressupõe organização, coordenação e cobrança por resultados, elementos que não representam desvios do sistema, mas expressões legítimas do próprio contrato de trabalho. As metas, as avaliações de desempenho e o acompanhamento de produtividade integram a lógica empresarial e se mostram indispensáveis à sua viabilidade e ao cumprimento das finalidades organizacionais.

A dificuldade estrutural reside em identificar o ponto em que essa atuação legítima se transforma em excesso, dado que a linha que separa a cobrança adequada da conduta abusiva não é previamente definida e tampouco se revela de forma uniforme nos diferentes contextos organizacionais. A ausência de critérios claros tende a ampliar a incerteza normativa e pode produzir um efeito indesejado ao inibir práticas legítimas de gestão por receio de responsabilização futura, comprometendo não apenas a eficiência operacional, mas também a própria sustentabilidade das atividades econômicas.

Isso não significa ignorar a existência de ambientes de trabalho efetivamente nocivos ou de práticas que devam ser coibidas com rigor. A jurisprudência trabalhista brasileira já construiu, ao longo do tempo, parâmetros relevantes para o enfrentamento de situações de assédio moral e de abuso no exercício do poder diretivo. O que se observa com a nova redação da NR-1 é uma ampliação do campo de incidência dessas discussões, que passam a ser incorporadas a uma lógica de gestão contínua de riscos, com impactos diretos na forma como as empresas organizam e documentam suas práticas.

Nesse cenário, é razoável projetar que o Poder Judiciário tenderá a atuar com cautela, exigindo a demonstração consistente do nexos causal entre o ambiente de trabalho e eventuais quadros de adoecimento psíquico. A mera existência de sofrimento não deverá ser suficiente para a imputação de responsabilidade, sendo necessário avaliar o conjunto de fatores envolvidos e o grau de contribuição efetiva do trabalho para o resultado. A prova pericial assumirá papel central nessa análise, ainda que sujeita às limitações inerentes à avaliação de fenômenos complexos e multifatoriais, especialmente diante da ausência de protocolos periciais uniformes e da natural divergência que pode emergir entre laudos psiquiátricos e psicológicos na aferição da causalidade.

Ao mesmo tempo, a qualidade da gestão empresarial tende a ganhar relevância como elemento de defesa. Organizações que adotem políticas claras, promovam treinamento adequado de suas lideranças e mantenham registros consistentes de suas práticas estarão em posição mais favorável para demonstrar que exercem seu poder diretivo dentro de parâmetros legítimos e razoáveis. A estruturação do gerenciamento de riscos passa, assim, a desempenhar não apenas uma função preventiva, mas também uma função probatória.

Não por acaso, a própria trajetória de implementação da NR-1 revela o grau de sensibilidade que envolve o tema. A incorporação mais explícita dos riscos psicossociais foi objeto de adiamento anterior, com a exigibilidade originalmente prevista para maio de 2025 postergada para maio de 2026 no caso das empresas com mais de vinte empregados, e para 2027 no caso dos microempreendedores individuais e das microempresas, movimentos motivados pelas dificuldades operacionais e interpretativas apontadas por diferentes segmentos do setor produtivo. À medida que se aproxima o momento de sua exigibilidade plena, ressurgem pleitos por novo diferimento, não como recusa à evolução normativa, mas como expressão de uma preocupação concreta com a ausência de parâmetros suficientemente consolidados para orientar sua aplicação.

O que se evidencia, nesse movimento, é uma tensão normativa que ultrapassa a dimensão meramente operacional e alcança o próprio núcleo da responsabilidade empresarial. Não se discute apenas o cumprimento de uma obrigação formal, mas a definição dos limites do dever de cuidado em



um ambiente no qual as fronteiras entre o pessoal e o profissional se mostram cada vez mais fluidas. Antecipar a exigibilidade de conceitos ainda abertos, sem a devida maturação institucional, pode deslocar o debate da prevenção para a litigiosidade, com impactos que se projetam sobre a atuação das empresas e sobre a credibilidade do sistema regulatório como um todo.

Em ambientes marcados por elevada imprevisibilidade interpretativa, o risco não se limita ao aumento da litigiosidade, existindo também a possibilidade de progressiva substituição de relações profissionais espontâneas por interações excessivamente defensivas, burocratizadas e permanentemente condicionadas pelo receio de futura responsabilização. Em determinados contextos, o temor de interpretações retrospectivas pode acabar inibindo práticas legítimas de liderança, orientação, cobrança e avaliação de desempenho, elementos que integram, de forma inerente, a própria dinâmica da atividade econômica.

Talvez seja esse o ponto mais relevante a ser extraído do debate em curso, pois a discussão sobre a NR-1 não se esgota na incorporação dos riscos psicossociais, mas se projeta sobre a forma como o ordenamento jurídico brasileiro pretende lidar com fenômenos complexos que resistem a soluções simplificadoras. O desafio não reside em reconhecer a importância da saúde mental no trabalho, mas em construir critérios que permitam tratá-la com rigor técnico, equilíbrio institucional e segurança jurídica adequada.

Outra reflexão importante que tende a ganhar relevância com a ampliação do debate sobre riscos psicossociais, ainda que igualmente submetida às dificuldades inerentes à demonstração donexo causal em matéria psicossocial, diz respeito à responsabilidade individual daqueles que, no ambiente de trabalho, adotem condutas efetivamente abusivas e potencialmente causadoras de dano psicológico em terceiros.

Se, por um lado, a nova lógica normativa amplia os deveres empresariais de prevenção e monitoramento, por outro é justamente o reconhecimento da responsabilidade objetiva do empregador que torna ainda mais relevante a discussão sobre os mecanismos de responsabilização individual daqueles que, no exercício de suas funções, praticam condutas abusivas causadoras de dano psicológico em terceiros, especialmente nas hipóteses em que o ato decorra de iniciativa exclusivamente pessoal do agente, sem respaldo nas diretrizes institucionais da organização.

A própria CLT já prevê hipóteses de justa causa relacionadas a atos lesivos à honra, mau procedimento e condutas incompatíveis com a disciplina do ambiente laboral, e a jurisprudência do TST já admitiu, em precedente da 8ª Turma, a procedência de ação regressiva movida pelo empregador contra ex-gerente condenado a ressarcir os valores pagos a subordinados vítimas de assédio moral, mecanismo que encontra fundamento nos artigos 186, 927 e 934 do Código Civil. Nesse percurso, a responsabilidade da empresa permanece como ponto de chegada primário da vítima, enquanto a ação regressiva consolida-se como o caminho pelo qual o ônus econômico pode ser transferido ao agente individual quando comprovado comportamento doloso ou gravemente culposos.

Vale reconhecer, contudo, que o próprio TST qualificou essas ações como incomuns, o que revela as limitações práticas do mecanismo e a resistência ainda presente na cultura jurídica trabalhista em responsabilizar individualmente o empregado causador do dano. Essa raridade, porém, não enfraquece o argumento, antes o reforça. Se a ampliação dos riscos psicossociais como categoria normativa aumenta a frequência e a visibilidade dos danos psíquicos causados por condutas individuais de gestores, é razoável projetar que a ação regressiva deixe de ser uma curiosidade jurisprudencial para se tornar um instrumento de uso mais recorrente, colocando na agenda do direito do trabalho brasileiro uma discussão que, até aqui, mal começou.

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

SITUAÇÕES DE ASSÉDIO REITERADO, HUMILHAÇÃO INSTITUCIONALIZADA OU MODELOS DELIBERADAMENTE FUNDADOS NA EXPOSIÇÃO DEGRADANTE ESCAPAM, POR EVIDENTE, DO

CAMPO DA CONTROVÉRSIA LEGÍTIMA. A DIFICULDADE EMERGE JUSTAMENTE NAS ZONAS INTERMEDIÁRIAS, EM QUE O LIMITE ENTRE A PRESSÃO INERENTE À ATIVIDADE ECONÔMICA E O EXCESSO POTENCIALMENTE ADOECEDOR PASSA A DEPENDER DE AVALIAÇÕES SUBJETIVAS, VARIÁVEIS E FORTEMENTE CONDICIONADAS PELA EXPERIÊNCIA INDIVIDUAL DE CADA TRABALHADOR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

INTERNACIONAL - RÚSSIA TESTA OGIVA INTERCONTINENTAL

Segundo agência estatal, míssil pode viajar mais de 35 mil quilômetros e pode entrar em operação ainda este ano

Do Estadão Conteúdo



O novo míssil passou a ser chamado pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) de “Satanás 2”

A Rússia anunciou nesta terça-feira, 12, que realizou o teste final do sistema de mísseis balísticos intercontinentais Sarmat, segundo a agência de notícias estatal Tass. O presidente russo, Vladimir Putin, afirmou que o míssil pode se mover em uma trajetória suborbital, o que permite um alcance de mais de 35 mil quilômetros. Segundo ele, esse é “o sistema de mísseis mais poderoso do mundo”.

O alcance supera a distância entre Rússia e Argentina. “O rendimento total da ogiva entregue é mais de quatro vezes maior do que o de qualquer equivalente ocidental existente e mais poderoso”, disse Putin. O Sarmat será o substituto do Voyevoda, que foi apelidado pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) de “Satanás”. Por isso, o novo míssil passou a ser chamado pela aliança de “Satanás 2”.

O comandante das Forças de Mísseis Estratégicos, Sergey Karakayev, afirmou em um relatório enviado a Putin que a implantação do Sarmat “aumentará significativamente as capacidades de combate das forças nucleares estratégicas terrestres para garantir a destruição de alvos e cumprir missões de dissuasão estratégica”.

Segundo ele, o novo míssil supera o antecessor em termos de capacidades de combate, “principalmente em alcance, carga útil, prontidão de lançamento e nas contramedidas que emprega, o que lhe permite superar de forma confiável os sistemas de defesa antimísseis existentes e futuros”.

Karakayev afirmou ainda que o teste final foi bem-sucedido e que por isso, o sistema poderá entrar em operação até o final de 2026. A data também foi confirmada por Putin, que disse que a Rússia está “implementando gradualmente o programa de desenvolvimento das forças nucleares adotado”.

O presidente acrescentou que Moscou trabalha para aprimorar suas “forças de dissuasão” desde o início dos anos 2000. Segundo ele, após a retirada dos Estados Unidos do Tratado de Mísseis Antibalísticos, em 2002, a Rússia foi obrigada “a considerar a garantia de sua segurança estratégica na nova realidade e a necessidade de manter um equilíbrio estratégico de poder e paridade”.

Reator em navio

Um navio cargueiro russo que afundou no fim de 2024 perto da costa da Espanha teria transportado materiais suspeitos de serem reatores nucleares para a Coreia do Norte, segundo uma reportagem desta terça-feira, 12, feita pela CNN Internacional.

Fontes da emissora apontaram que a explosão do navio pode ter sido provocada por uma operação militar de forças do Ocidente para evitar que a Rússia transferisse tecnologia nuclear a Pyongyang.

A embarcação Ursa Major era um cargueiro das forças russas e navegava em águas internacionais a cerca de 96 quilômetros da costa da Espanha em 23 de dezembro de 2024, quando explodiu. Dois tripulantes morreram e os outros 14 foram resgatados. O navio zarpu dois meses depois de Kim Jong-un ter enviado tropas para auxiliar na invasão da Ucrânia por Moscou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/05/2026

INTERNACIONAL - HEZBOLLAH PEDE FIM DO DIÁLOGO COM ISRAEL

Líder diz que divergências do grupo com o Líbano devem ser tratadas internamente

Do Estadão Conteúdo

O líder do grupo xiita libanês Hezbollah, Naim Kassem, pediu ao governo do Líbano que se retire das negociações diretas com Israel, classificando-as como uma concessão e defendendo “negociações indiretas”, em carta publicada nesta terça-feira, 12.

Kassem afirmou que a disputa sobre a posse de armas pelo Hezbollah é um assunto interno e não deveria fazer parte das conversas com Israel. O governo libanês tem buscado o desarmamento do grupo desde que a última rodada de combates eclodiu no início de março, classificando como ilegais todas as atividades militares do grupo.

As autoridades libanesas também exigiram a cessação das hostilidades, a retirada israelense do Líbano, o deslocamento de tropas libanesas para o sul do rio Litani, a libertação de prisioneiros libaneses detidos em Israel e o retorno de deslocados às suas casas. Kassem disse que o Hezbollah está pronto para cooperar para ajudar a alcançar os cinco pontos exigidos pelo governo do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

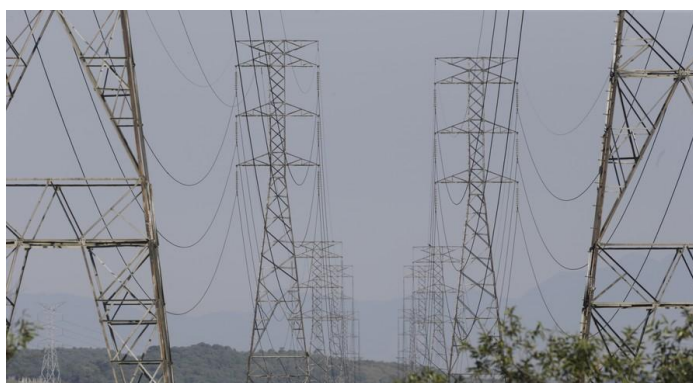
Data: 13/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CADE ABRE INQUÉRITO SOBRE MEGALEILÃO DE ENERGIA APÓS OFENSIVA DE DEPUTADO DO PP

Por Rennan Setti



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

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) acaba de abrir inquérito administrativo para apurar as alegações feitas pelo deputado Danilo Forte (PP-CE) sobre o resultado do Leilão de Reserva de Capacidade (LRCap) de energia realizado em março.

O leilão contratou um volume recorde de 19 gigawatts em expansão de hidrelétricas e termelétricas para reduzir os riscos de blecaute no futuro. O certame foi vencido por companhias como Eneva (da qual o BTG é sócio), Petrobras, Âmbar (J&F) e Axia (antiga Eletrobras).

Oriundo de um estado com forte presença da indústria de energia renovável, o parlamentar do PP vem capitaneando uma ofensiva contra o leilão. Na Comissão de Minas e Energia, Forte elaborou relatório apontando, segundo resumiu o presidente da comissão, Joaquim Passarinho, em ofício ao Cade, “inconsistências técnicas e graves indícios de prejuízos à sociedade”. Passarinho pediu que o Cade tomasse as “providências cabíveis”, e o superintendente-geral interino, Felipe Leitão Roquete, abriu um inquérito administrativo.

Nesta semana, a Justiça negou um pedido de liminar para suspender o leilão, em ação apresentada pela advogada Fernanda de Paula, mulher de Danilo Forte. O pedido de suspensão foi apresentado em nome da Associação Brasileira dos Sindicatos e Associações Representantes das Indústrias de Energias (Abraenergias), que argumentam que o desenho do leilão pode impor prejuízo bilionário aos consumidores.

Na ofensiva, Forte também conseguiu o apoio do Ministério Público Federal (MPF). Segundo publicou o G1 nesta quarta-feira, o órgão pediu à Justiça Federal a suspensão imediata dos atos de homologação e assinatura de contratos do leilão, alegando irregularidades no processo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/05/2026

PETROBRAS PRETENDE ATENDER 35% DA DEMANDA DE FERTILIZANTES EM 2028

Declaração foi dada por Magda Chambriard, presidente da estatal, em coletiva de imprensa
Por Bruno Rosa



Petrobras pretende atender 35% da demanda de fertilizantes em 2028, com entrada em operação das Fafens na Bahia e Sergipe — Foto: Divulgação

A Petrobras pretende produzir 35% da demanda dos fertilizantes nitrogenados no Brasil em 2028. Magda Chambriard, presidente da Petrobras, em coletiva de imprensa na tarde desta quarta-feira, destacou que o número será alcançado com a entrada em operação das fábricas de fertilizantes nitrogenados (Fafens) na Bahia e no Sergipe, além das unidades no Paraná e no Mato Grosso do Sul.

A retomada das unidades faz parte da estratégia do governo Lula de recolocar a Petrobras no setor de fertilizantes de forma a reduzir a dependência brasileira de importações, que respondem por cerca de 85% do consumo nacional.

As unidades da Bahia e Sergipe já estavam retomando as operações desde janeiro deste ano. Juntas, as plantas vão produzir amônia, ureia e Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), com investimentos iniciais de R\$ 38 milhões em cada uma. As duas unidades utilizam o gás natural como principal matéria-prima. Amanhã, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva visita às 14h a unidade da Bahia acompanhado da presidente da Petrobras.

Amônia é a matéria-prima para a produção de fertilizantes e serve de insumo para a produção de ureia, que, por sua vez, produz fertilizantes nitrogenados, usados na agricultura. Além da agricultura, a ureia pode ser direcionada para as indústrias têxtil, de tintas e de papel e celulose. Já o Arla 32 é usado em caminhões, ônibus e veículos a diesel para reduzir a emissão de poluentes.

Se somar as duas Fafens e a unidade de Araucária (Ansa), no Paraná, que também já foi retomada, vão responder por 20% de toda a demanda de ureia do Brasil. A meta da empresa é elevar a produção nacional para 35% em 2028, com a conclusão das obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN III), em Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul. O empreendimento estava com

cerca de 80% das obras concluídas, de acordo com informações dadas pela estatal em abril deste ano.

-- Com as quatro unidades em 2028, seremos capazes de produzir cerca de 35% de todo o fertilizante nitrogenado que o Brasil demanda. Fertilizante é importante para o Brasil e para a Petrobras. E vamos ampliar o uso do gás natural. Por isso, estamos retomando a fabricação de fertilizantes na Bahia, que era uma empresa da Petrobras que estava hibernada em 2019 e depois foi paralisada em 2023 -- disse Magda.

Magda lembrou ainda que a Bahia vai receber US\$ 5 bilhões em investimentos nos próximos cinco anos em exploração e produção. Serão 100 poços e intervenções a serem feitos no Recôncavo. O objetivo é mais que dobrar a produção no estado da Bahia.

- Tem ainda R\$ 115 milhões para a produção de biodiesel na usina de biodiesel em Candeias - listou a executiva.

Também na Bahia, a estatal está em conversas para recomprar a Refinaria de Mataripe, vendida, na gestão de Jair Bolsonaro, para o Mubadala, fundo soberano dos Emirados Árabes.

Entenda a polêmica das Fafens

A Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia, em Camaçari, vai produzir 1.300 toneladas por dia de ureia, o que corresponde a 5% do mercado nacional. Em Sergipe, localizada no município de Laranjeiras, a unidade tem capacidade de produzir 1.800 toneladas por dia de ureia, equivalente a 7% do mercado nacional. A Ansa responderá por 8% da demanda, seguido da UFN III, com 15% da demanda.

A Petrobras arrendou, em 2019, as unidades da Bahia e de Sergipe para a Unigel, em um contrato de dez anos firmado durante a política de desinvestimentos da estatal. Mas a situação começou a se deteriorar em 2023, quando a Unigel paralisou as operações alegando inviabilidade econômica por causa do preço do gás. Para tentar reativar as plantas, Petrobras e Unigel negociaram um contrato de "tolling", pelo qual a estatal forneceria gás natural e compraria a produção das fábricas, enquanto a Unigel faria a operação industrial.

Porém, o acordo entrou no alvo do Tribunal de Contas da União (TCU), que apontou risco de prejuízo estimado em cerca de R\$ 487 milhões para a Petrobras. O acordo acabou não entrando em vigor e em junho de 2024 as empresas anunciaram o encerramento do contrato. No ano passado, a estatal retomou a posse das fábricas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/05/2026

WHITE MARTINS TENTA SE OPOR A AQUISIÇÃO DA RIVAL AIR LIQUIDE NO BRASIL, MAS É BARRADA

Por Rennan Setti



White Martins — Foto: Divulgação

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) negou o pedido da White Martins para ser incluída como "terceira interessada" em um processo de aquisição envolvendo a rival Air Liquide. Como revelou a coluna em abril, a gigante francesa está comprando a brasileira Lumiar Healthcare, especializada em produtos de saúde respiratória.

Maior concorrente da Air Liquide, a White Martins foi ao Cade para reclamar da forma como a rival descreveu os mercados afetados pela operação. De acordo

com a empresa, por exemplo, a Air Liquide propôs que o Cade analisasse o mercado de maneira dividida entre terapias respiratórias e terapias para distúrbios do sono. Mas a White Martins argumentou que esses segmentos deveriam ser analisados conjuntamente, já que é frequente a contratação de equipamentos junto à mesma empresa.

Além disso, a White Martins sustentou que as estimativas de participação de mercado apresentadas pela Air Liquide e pela Lumiar seriam imprecisas e que, juntas, as duas empresas teriam forte integração vertical e vantagens competitivas, com capilaridade nacional e atuação verticalizada.

Ao pedir para entrar como "terceira interessada" no processo, a White Martins queria subsidiar o Cade com informações para que a análise da transação fosse mais rigorosa. Mas a área técnica do órgão entendeu que a empresa não trouxe elementos concretos que comprovassem os riscos concorrenciais. A Superintendência-Geral do Cade concordou e negou o pedido da companhia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

LEILÃO DE ENERGIA ABRE DISPUTA BILIONÁRIA, PRESSIONA GOVERNO LULA E PODE ENCARECER CONTA DE LUZ

Após governo contratar usinas termelétricas, setor de energias renováveis se movimenta para anular leilão; Ministério de Minas e Energia diz que observou 'todos os preceitos técnicos e legais'

Por Vinícius Valfré e Daniel Weterman

BRASÍLIA — Um leilão realizado pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para contratar energia de usinas térmicas e hidrelétricas por 15 anos abriu uma disputa bilionária entre gigantes do setor elétrico, virou uma nova frente de pressão contra o petista em ano eleitoral e ainda pode ter um impacto de mais de R\$ 800 bilhões na conta de luz dos consumidores de todo o País.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia afirmou que o leilão "foi conduzido em estrita observância a todos os preceitos técnicos e legais" (leia mais abaixo). No dia do leilão, realizado em março, o ministro Alexandre Silveira disse que o resultado foi "um dia histórico para o setor elétrico brasileiro" e garantiu segurança energética para a próxima década. Analistas do setor ouvidos pelo Estadão fazem críticas ao leilão, mas concordam que um eventual cancelamento oferece muitos riscos.



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, com o presidente Lula Foto: Wilton Junior/Estadão

O certame teve entre os vencedores a Eneva, empresa que pertence ao BTG, de André Esteves; a Âmbar Energia, dos irmãos Joesley e Wesley Batista; e a Petrobras, controlada pelo governo federal. A Casa dos Ventos, empresa de energia eólica do empresário Mário Araripe, passou a atuar para anular o leilão.

A Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados elaborou um relatório apontando supostas irregularidades no leilão e pedindo providências ao Tribunal de Contas da União (TCU), ao Ministério Público Federal (MPF) e à Polícia Federal.

Em análise preliminar, o TCU decidiu não suspender o certame, mas abriu um processo e deve emitir uma decisão até o dia 21 de maio, quando o Executivo começará a homologar os primeiros contratos.

Em paralelo, parlamentares do Partido Novo apresentaram um projeto de decreto legislativo para anular o leilão. O MPF já se manifestou à Justiça pedindo a suspensão dos contratos.

O relatório da Câmara foi extraído de uma audiência pública coordenada pelo deputado Danilo Forte (União-CE). Segundo a análise, o governo contratou projetos em quantidade maior que a necessária, com preço exagerado, concentrou-se em grandes grupos econômicos e ignorou fontes renováveis de energia que seriam mais econômicas e mais recomendadas aos atuais desafios do sistema elétrico nacional.

Por trás das tentativas de cancelar o leilão estão os interesses de empresas do setor de energia eólica e solar, que tentaram entrar no certame mas não foram contempladas. A maior impactada é a Casa dos Ventos, que pertence ao empresário Mário Araripe, próximo a Danilo Forte. A empresa defendia a inclusão de um sistema de baterias no leilão, que armazena energia produzida por fontes eólica e solar, o que não aconteceu. O deputado é articulador de projetos do empresário no Ceará e a esposa de Forte é advogada de uma associação que defende interesses de empresas de energias renováveis.



UTE Juiz de Fora - Petrobras Foto: Divulgação/Petrobras

O formato do leilão teria sido uma “aberração metodológica”, segundo o relatório da Câmara. O impasse, com possibilidade de suspensão, tem gerado insegurança jurídica no setor porque uma revisão do leilão já realizado impactaria uma cadeia de negócios. O certame atraiu investimentos privados bilionários, como, por exemplo, aportes de empresas fornecedoras de gás para termelétricas produzirem energia.

A Petrobras defendeu o regime e disse que o modelo é coerente com as necessidades nacionais. A Eneva afirmou que o avanço de fontes renováveis no sistema nacional acaba por aumentar a necessidade de capacidade “firme” e que o leilão foi crucial para o desenvolvimento energético do País (leia mais abaixo).

A Âmbar Energia e a Casa dos Ventos não se manifestaram.

O deputado Danilo Forte disse que o formato do leilão foi na contramão do discurso do governo Lula, que se apresenta como incentivador da transição energética. O parlamentar confirmou que os negócios de Araripe são afetados, mas outros 490 projetos de renováveis no Nordeste também são prejudicados, segundo ele.

“Há uma política declarada desse governo e desse ministério contra a transição (energética) e contra as renováveis de sol e vento do Nordeste. Estimulam o investimento e depois tiram o pessoal da rede. A China fez leilão de bateria, a Califórnia fez. Agora, contrataram térmica demais, e não vão fazer o de bateria. Não é questão pessoal. É questão coletiva, de projeto de desenvolvimento, de transição energética que o mundo todo clama”, afirmou.

A origem da disputa

Em outubro do ano passado, o Ministério de Minas e Energia, do ministro Alexandre Silveira, lançou as diretrizes para o Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência (LRCAP 2026) para contratar, principalmente, empreendimentos de geração termelétrica movidos a gás natural e carvão mineral.

Uma parte menor visou à ampliação de hidrelétricas e óleo diesel e biodiesel. O leilão foi realizado nos dias 18 e 20 março deste ano.

Diferente de uma compra tradicional de energia, o leilão de capacidade serve para contratar usinas que só entram em operação quando o sistema nacional mais precisa, como nos períodos de estiagem



que afetam a produção das hidrelétricas ou nos horários de maior consumo de energia, entre 18h e 22h. Neste intervalo, não há geração solar e, com o aumento da demanda, o sistema precisa de potência para fornecer energia rapidamente sem provocar apagões.

Com o leilão, as usinas poderão acrescentar aproximadamente 19 gigawatts (GW) de potência no sistema. O volume contratado supera a capacidade instalada de Itaipu e representa cerca de um quarto do consumo de energia médio diário brasileiro.

As empresas vencedoras terão uma receita estimada em R\$ 515 bilhões nos próximos 15 anos somente pela disponibilidade. Quando forem efetivamente acionadas, os pagamentos aumentam e podem passar de R\$ 800 bilhões, segundo estimativas técnicas. Toda a fatura será repassada para a conta de luz dos consumidores.

A Eneva, do BTG, é dona da usina com a maior receita do leilão, calculada em R\$ 35 bilhões - a Jandaia II, no Ceará, movida a gás natural -, e teve ao menos 12 projetos selecionados. O grupo abarcou 4,92 GW da demanda contratada no leilão, aproximadamente 26% de toda a demanda, segundo estimativa do TCU, e deve faturar R\$ 134 bilhões em 15 anos. Em 2025, a companhia registrou uma receita operacional líquida de R\$ 4,9 bilhões.

A Petrobras, por sua vez, conseguiu recontratar nove usinas térmicas que estavam ficando sem contrato, totalizando uma receita estimada em R\$ 44 bilhões no período. No ano passado, a estatal teve uma receita de vendas de R\$ 497,6 bilhões.

A Âmbar vinha em uma estratégia de ampliação de espaço no mercado e, três meses antes do leilão, anunciou a compra da Usina Termelétrica Norte Fluminense e do projeto da Usina Termelétrica Norte Fluminense 2, em Macaé (RJ), em uma das regiões mais estratégicas para o sistema elétrico brasileiro.

A usina a gás natural existente tem uma potência instalada de 826 MW e dará uma receita total de no mínimo R\$ 11,7 bilhões em dez anos. Em 2024, ano do último balanço disponível, a Âmbar registrou uma receita operacional líquida de R\$ 1,4 bilhão. A empresa dos Batista também tem comprado outros projetos do leilão.

O governo queria realizar o leilão em 2024, mas atrasou devido a disputas judiciais e entraves dentro da própria administração envolvendo o modelo da contratação. O último havia sido em 2021.

O setor de energias renováveis apostava em uma alternativa que considera mais barata e eficaz: um armazenamento da energia produzida durante o dia em um sistema de baterias que poderiam ser acionadas à noite. O mecanismo vem ganhando espaço em sistemas elétricos de vários países e entrou em evidência por representar uma ampliação de possibilidades da "energia limpa".

Por isso, o segmento defendia a inclusão das baterias no leilão. O governo estuda uma contratação de baterias desde 2019, chegou a anunciar diversas vezes que faria um leilão específico e até cogitou incluir as baterias no leilão de março - o que não se concretizou.

Em nota à reportagem, o ministério afirmou que "optou por tratar essa tecnologia em leilão específico, considerando o estágio de maturidade regulatória e suas características operativas". Consultas públicas foram realizadas em 2024 e 2025 e, segundo a pasta, um leilão para baterias "encontra-se em fase de consolidação, com previsão de realização ainda em 2026".

Para analistas do mercado de energia, as chances de o governo realizar a contratação de baterias ainda em 2026 são baixas porque o tamanho do leilão das termelétricas inviabilizaria a contratação de mais energia por outras fontes.

Os críticos do leilão das térmicas afirmam que as baterias seriam as alternativas mais eficazes porque são mais ágeis para entregar energia aos consumidores nos momentos de maior demanda.



“O problema não foi contratar térmicas, foi contratar 19 GW de térmica. É muito mais do que precisava. E aí foram para um arranjo desequilibrado”, afirmou o ex-diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e CEO da REGE Consultoria, Tiago de Barros Correia. “O ideal seria que tivesse térmica, em uma quantidade menor, e sem térmica a carvão, que é algo que o Brasil não precisa, e tivesse espaço para as baterias. A bateria custa menos da metade, é só olhar os leilões de outros países. Não faz sentido não ter incluído nesse leilão.”

O sistema de baterias ainda reduziria parte do problema do excesso de energia solar e eólica no sistema, que também gera prejuízos. Com os subsídios para popularização dessas fontes, o País produz mais do que o sistema consegue absorver, e o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) determina a interrupção da produção.

“A termelétrica aumenta o curtailment (quando a produção supera o consumo e a capacidade de transmissão). Como é inflexível, se eu preciso dela por uma hora, ela fica ligada quatro. As outras três horas vão aumentar o curtailment. Isso faz com que tenha mais desperdício de energia renovável”, frisou Barros Correia.

Os defensores do leilão afirmam, por outro lado, que as baterias não têm escala. Duram apenas cerca de quatro horas e dependem de fontes não constantes (sol e vento), enquanto o sistema brasileiro exige geração térmica constante para manter a estabilidade.

Fundador do Centro Brasileiro de Infra Estrutura (CBIE), Adriano Pires avalia que o leilão teve problemas, mas um cancelamento levará a um risco de apagão no ano que vem. Para ele, a principal crítica ao governo deve ser relacionada ao fato de o País ter ficado cinco anos sem leilão de capacidade - o que não é recomendado em um cenário de crescimento.

“Neste leilão não cabia bateria. O leilão de capacidade é basicamente para garantir segurança energética e o governo fez o último em 2021; tem que ter todo ano. Bateria e térmica são coisas complementares, não excludentes”, afirmou o especialista.

“Essa guerra que está hoje é uma desonestidade intelectual. Vamos continuar precisando dos dois tipos de leilão. O erro do pessoal da bateria é dizer que ela evitaria um leilão de capacidade com as térmicas. Bateria é importante para resolver o curtailment, mas não temos escala.”

Irregularidades apontadas

Entre as irregularidades apontadas pela comissão da Câmara, está o fato de o MME ter feito uma revisão que dobrou o preço-teto para usinas existentes, elevando o valor de R\$ 1,12 milhão para R\$ 2,25 milhão por MW/ano. Um aumento de 101%, apenas 72 horas após a publicação original. Para as novas usinas, que ainda serão construídas, o aumento foi de 81%, passando de R\$ 1,6 milhão para R\$ 2,9 milhões por MW/ano.

Em audiência na Câmara, o ministro Alexandre Silveira afirmou que os primeiros preços foram um “erro” e que a Petrobras teria sido a primeira a procurá-lo com insatisfações. “Nós estaríamos cometendo um grande equívoco se tivéssemos acompanhado o erro da primeira publicação”, declarou, duas semanas antes do leilão.

O volume contratado também foi considerado excessivo por associações de consumidores, que defendiam a contratação de 10 GW para suprir as necessidades do sistema brasileiro pelos próximos cinco anos.

Outra suspeita apontada no relatório foi o deságio médio do leilão. Nesse tipo de concorrência, o governo estabelece um preço máximo e as empresas oferecem lances. Ganha quem oferecer o menor preço. O deságio médio entre o preço-teto e o valor vendido foi de 5,5%. Críticos dizem que o resultado ficou concentrado em pouco grupos econômicos.

Os vencedores e defensores do resultado argumentam que o leilão ocorreu com cinco anos de atraso, acumulando uma necessidade alta de potência que precisava ser contratada de uma só vez. Além



disso, dizem que os custos globais das usinas, principalmente o preço das turbinas e dos demais insumos, aumentaram em 70% após o aumento da demanda para alimentar datacenters. Se o preço fosse menor, o leilão seria fracassado.

A vitória de grandes grupos (como Petrobras, Eneva e Âmbar) é justificada pela capacidade financeira dessas empresas de investir em projetos complexos com prazos de entregas extremamente curtos para o mercado, avaliam interlocutores. A estimativa é que cada um dos três conglomerados tenha investido R\$ 15 bilhões nos projetos para participar do leilão.

O que as associações de consumidores dizem?

Para o presidente da Frente Nacional dos Consumidores de Energia, Luiz Eduardo Barata, o governo cometeu excessos no leilão, mas não dá para jogar o pacote todo no “lixo” e anular a contratação das usinas.

“Nós contratamos um pacote e existem três alternativas. A primeira é defendida por quem promoveu o leilão e é deixar como está. A segunda alternativa é patrocinada por deputados e tem interesses particulares por trás das renováveis, especialmente das eólicas e solares, que é jogar o pacote no lixo. A terceira é abrir o pacote e vetar somente o que tem de sair”, disse Barata.

Ele chama atenção que o custo das usinas será bancado integralmente pelos consumidores, mas o preço é excessivo. “Estamos absolutamente convencidos de que esse leilão foi mais do que necessário, mas acabar com o leilão é um desserviço ao setor de energia. Se o leilão for anulado, corremos o risco de, no segundo semestre, quando estivermos no período seco, precisarmos de potência e não termos. E aí, dá apagão”, afirma Barata.

A organização defendia a inclusão de baterias no leilão das usinas, mas pondera que, após a contratação excessiva de térmicas e hidrelétricas, seria um exagero realizar um leilão exclusivo de baterias.

A Abrace Energia, associação que representa os grandes consumidores de energia, como as indústrias, avalia que a contratação de 10 GW — quase a metade do que o governo comprou no leilão — já seria suficiente para atender às necessidades do sistema pelos próximos cinco anos.

“O resultado do leilão contratou demais e foi caro porque praticamente não teve deságio”, diz Victor locca, diretor de Energia Elétrica da Abrace. “O que causou maior estranheza foi praticamente ter dobrado o preço-teto para usinas termelétricas existentes, porque estamos falando de usinas que foram contratadas há 15 ou 20 anos atrás e já tiveram seu capital amortizado. A recontração tinha de ser muito menor.”

A Abrace sugere que o TCU identifique “projetos de papel” (sem viabilidade técnica ou equipamentos) e recomende a não assinatura desses contratos, mantendo a contratação em níveis adequados para evitar que o País sofra um apagão por conta de falta de potência à noite. “Anular o leilão não é resolver o problema, é empurrar o problema para o judiciário e provavelmente o resultado final não vai ser bom para os consumidores de energia.”

Como o negócio de Mario Araripe é prejudicado?

O entendimento no setor é que o leilão atinge a estratégia da Casa dos Ventos e compromete a receita futura da empresa. Especialistas avaliam que a contratação massiva de termelétricas fósseis esvazia o potencial de um leilão de baterias, tecnologia na qual a Casa dos Ventos possui projetos cadastrados e que ajudaria a mitigar o seu problema de curtailment (corte de geração devido ao excesso de energia), que reduz a receita de parques eólicos.

Mário Araripe entrou na lista de bilionários da Forbes em 2025. A Casa dos Ventos tem parques eólicos na região Nordeste. Defensores das energias renováveis, setor ao qual a empresa pertence, argumentam que esses produtos tiveram queda de preço global e possuem resposta instantânea, em vez de térmicas inflexíveis e poluentes.



Em 2022, Araripe vendeu um terço da companhia para o grupo francês TotalEnergies, com possibilidade de transferência de outras cotas nos próximos anos. O valor que ele tem a receber por essa parcela depende do desempenho futuro da companhia. Por isso, a redução do curtailment, gargalo da transição energética, e a inclusão das baterias no leilão são temas de interesse direto dos negócios de Araripe.

Procurada, a Casa dos Ventos não se manifestou.

O que dizem as principais vencedoras do leilão?

O CEO da Eneva, Lino Cançado, afirmou ao Estadão que o leilão foi “essencial para garantir confiabilidade e segurança do Sistema Interligado (SIN) brasileiro” e que a demanda por térmicas é uma contrapartida do próprio crescimento das fontes renováveis na matriz elétrica brasileira.

“O avanço das fontes renováveis intermitentes na matriz elétrica brasileira, como solar e eólica, aumenta a necessidade de contratar capacidade firme e flexível para assegurar o atendimento nos períodos de maior demanda e menor geração dessas mesmas fontes”, disse.

Segundo o executivo, o sistema nacional exige respostas de até 40 GW em horários críticos, demanda que deve subir para 56 GW até 2032.

A ideia é que fontes solares e eólicas, por oscilarem, devem ter como “backup” fontes mais convencionais, como as térmicas.

“O êxito do leilão na contratação da capacidade requerida, com 100 projetos de 20 diferentes grupos econômicos, é crucial tanto para o desenvolvimento energético nacional quanto para viabilizar a expansão das fontes renováveis, que dependem da capacidade termelétrica para garantir a estabilidade e segurança de suprimento ao sistema”, disse Cançado.

A Petrobras afirmou que a priorização de termelétricas é coerente com as necessidades atuais do sistema elétrico brasileiro. “A contratação de baterias pode ser realizada em leilão específico, considerando as suas características e o estágio de maturidade regulatória e econômica dessa tecnologia no Brasil”, disse a empresa.

Sobre as suspeitas apontadas, a petrolífera alegou o preço teto divulgado inicialmente era insuficiente para cobrir os custos e investimentos necessários para as operações. “Se confirmado o preço teto anterior, as ofertas da Petrobras e, provavelmente de outras empresas, no leilão seriam limitadas, impactando a competitividade do certame.”

A Petrobras defendeu o modelo de contratação. Segundo a empresa, o leilão contratou termelétricas com alta flexibilidade, capazes de gerar energia exatamente nos momentos de maior necessidade. Além disso, caso ocorra uma crise hídrica, as termelétricas contratadas no leilão também podem despachar por períodos mais prolongados, disse a companhia.

A reportagem procurou a Âmbar Energia, mas a empresa não se manifestou.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia rebateu suspeitas levantadas contra o leilão de março.

“O Leilão de Reserva de Capacidade foi conduzido em estrita observância a todos os preceitos técnicos e legais. O processo foi integralmente comunicado e acompanhado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o que reitera o compromisso da pasta com a transparência, a governança e a segurança jurídica do certame”, destacou.

A pasta disse ainda que prepara para este ano uma portaria destinada ao leilão de baterias. O governo optou por tratar essa tecnologia em leilão específico, “considerando o estágio de maturidade regulatória e suas características operativas”, afirmou o ministério.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/05/2026

ENTREGA DE CONTROLE DA BRASKEM PARA O IG4 AVANÇA E AGORA SÓ DEPENDE DO AVAL DA JUSTIÇA

Expectativa do mercado é de que expedição da autorização fique em torno de 30 dias
Por Cynthia Decloedt (Broadcast)



Depois de muitas idas e vindas, transferência de controle da Braskem agora só depende do aval da justiça Foto: Divulgação/Braskem

A etapa final para a entrega do controle da Braskem para a IG4 Capital está nas mãos da Justiça. Na semana passada, foi feito um pedido de autorização judicial de alienação das ações da Novonor (ex-Odebrecht), que detém uma fatia de 50,1% do capital votante da Braskem, para a gestora.

De acordo com fontes, não há prazo definido para a expedição de tal autorização, mas as expectativas são de que fique em torno de 30 dias.

Já o diretor financeiro da Petrobras, Fernando Melgarejo, que é a maior acionista da Braskem, afirmou nesta terça-feira que o “closing” da transferência do controle pode acontecer entre “30 e 90 dias”. A relevância desta data está no fato de que somente após essa autorização, a IG4 terá efetivamente poderes para sentar-se na mesa de comando da Braskem e a companhia dar início a uma aguardada reestruturação de suas dívidas, que somavam US\$ 9,4 bilhões até o final de 2025.

A Braskem tem mais de US\$ 140 milhões em juro de títulos emitidos no exterior com vencimento em julho, além de outros US\$ 78,19 milhões vencendo em agosto. Portanto, o que se comenta no mercado é que haveria uma pressão para que as negociações começassem antes de tais vencimentos. A Braskem divulga o balanço do primeiro trimestre nesta quarta-feira, dia 14.

A relevância desta data está no fato de que somente após essa autorização, a IG4 terá efetivamente poderes para sentar-se na mesa de comando da Braskem e a companhia dar início a uma aguardada reestruturação de suas dívidas, que somavam US\$ 9,4 bilhões até o final de 2025.

A Braskem divulga o balanço do primeiro trimestre hoje, dia 14. A IG4 assumiu os créditos detidos pelos maiores bancos do Brasil contra a Novonor, que tinham ações da Braskem dadas em garantia.

Em 20 de abril, a Novonor e a IG4 assinaram acordo de quitação parcial dessa dívida e transferência das ações. Essa dívida girava em torno de R\$ 20 bilhões, muito superior ao valor de mercado do total da companhia, de pouco mais de R\$ 8 bilhões. Por isso, houve a quitação parcial das dívidas que foram adquiridas pela IG4 em acordo com Bradesco, Itaú Unibanco, Banco do Brasil, Santander e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que originalmente eram donos desses créditos.

Um acordo para o tratamento desse rescaldo foi firmado entre a Novonor e a IG4, dentro de um plano de recuperação judicial da NSPINV, veículo de investimento por meio do qual o Grupo detinha as ações da Braskem.

O pedido de recuperação judicial da NSPINV foi deferido em 28 de abril. A Novonor está em recuperação judicial e a transferência do controle deve levar à necessidade de atualizar seu próprio plano. A ex-Odebrecht entrou em recuperação judicial em 2019, com dívidas que se aproximaram dos R\$ 100 bilhões. Procuradas, a Novonor e a IG4 não comentaram.

Esta notícia foi publicada no Broadcast+ no dia 12/05/2026, às 18:06

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 13/05/2026

JORNADA 5 POR 2 PODE PROVOCAR ALTA DE ATÉ 20% DE PREÇOS DAS MERCADORIAS NO ATACADO, DIZ ABAD

Leonardo Miguel Severini, presidente da entidade, diz que o setor atacadista não participou de forma suficiente das discussões sobre o tema

Por Julia Pestana e Márcia De Chiara

Uma eventual redução da jornada de trabalho pode elevar os preços das mercadorias vendidas pelo atacadistas em até 20%, a depender do modelo adotado na mudança das regras trabalhistas, segundo presidente da Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores de Produtos Industrializados (Abad), Leonardo Miguel Severini.

A afirmação foi feita durante apresentação do ranking dos maiores atacadistas brasileiros de 2026, liderado pelo Atacadão, do Grupo Carrefour, seguido pelo Grupo Martins.

De acordo com o executivo, o impacto tende a ser maior nos preços caso a redução da jornada venha acompanhada de alterações na escala de trabalho. Nesse cenário, a estimativa da entidade, com base em projeções feitas pela Confederação Nacional de Bens, Serviços e Turismo (CNC), é de aumento de até 20% nos custos das mercadorias.

Se a mudança envolver apenas redução da jornada, sem alterações adicionais na escala, o impacto estimado seria de cerca de 10%.

Severini afirmou que o setor empresarial ainda não participou de forma suficiente das discussões sobre o tema e defendeu que o debate considere os efeitos sobre custos e produtividade.



Atacadão lidera o ranking do atacado e responde por um terço das vendas do setor
Foto: Eugenio Goulart

“O empresário não tem como arcar com essa diferença de folha sem ter o repasse devido dessa precificação sob pena dele não ter a sua atividade sendo remunerada”, afirmou.

O Brasil ainda enfrenta desafios estruturais relacionados à produtividade e à digitalização das empresas, segundo Severini. “O País carece

de investimentos na área de produtividade, infraestrutura e capacitação.”

Combustível e frete

O presidente da Abad também afirmou que o setor acompanha com atenção as oscilações nos preços dos combustíveis devido ao impacto direto sobre as operações logísticas.

O frete representa cerca de 5% dos custos totais da operação atacadista, sendo aproximadamente metade desse valor relacionada aos gastos com combustíveis.

“Qualquer ajuste no valor da gasolina é diretamente impactado na operação logística”, afirmou.

De acordo com Severini, parte do aumento dos custos costuma ser absorvida pelas empresas antes de eventuais repasses aos preços finais. “Muitas vezes ele é absorvido pelo setor até um ponto em que não há mais como segurar esse repasse”, disse.

Ranking de 2026

O ranking da Abad de 2026 das dez maiores empresas atacadistas, tendo como base os dados do desempenho de 2025, praticamente se manteve em relação ao do ano anterior.

O Atacadão, do Grupo Carrefour, se manteve na liderança, com vendas de R\$ 89,8 bilhões, seguido pelo Grupo Martins, que faturou no ano passado R\$ 7,5 bilhões.

Sozinho o Atacadão respondeu por um terço das vendas do setor atacadista. O gigantismo da empresa atacadista em relação a seus pares pode ser comparado ao efeito de distorções de companhias como a Petrobras e a Vale provocam em rankings empresarias dos quais participam.

De acordo com o diretor de Atendimento ao Varejo da NielsenIQ, Domenico Tremaroli Filho, responsável pelo estudo sobre o setor atacadista, as pequenas alterações que houve de um ano para outro dizem respeito a atacadistas que não respondiam à pesquisa para formulação do ranking e passaram a respondê-la.

Esse é o caso do Comercial Zaffari, do Rio Grande do Sul, que ocupa a quinta posição no ranking, com faturamento de R\$ 6,4 bilhões em 2025. Nas edições anteriores, a empresa não participava da pesquisa.

Uma tendência observada no último ano, segundo Tremaroli Filho, foi o aumento da procura de varejistas para comprar produtos diretamente do atacado distribuidor no lugar da indústria.

Segundo o executivo, a razão para essa tendência seria a condição comercial mais favorável de negociação oferecida pelos atacados distribuidores em relação à dos fabricantes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/05/2026

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

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, fluando 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: 13/05/2026

AGREX DÁ INÍCIO A EMBARQUES DE SOJA PELO PORTO DE ARATU

Terminal poderá ser usado futuramente também para outros grãos, como o sorgo
Por Cibelle Bouças, Valor — Belo Horizonte



O embarque, totalizando 57,9 mil toneladas de soja, foi realizado em abril — Foto: Agrex/Divulgação

A Agrex do Brasil, trading e revenda de insumos agrícolas da japonesa Mitsubishi Corporation, fez o primeiro embarque de soja pelo porto de Aratu, na Bahia, abrindo um novo canal de exportação de grãos. O embarque, totalizando 57,9 mil toneladas de soja, foi realizado em abril.

“Por se tratar de um novo corredor, um dos principais desafios foi a profundidade necessária para a operação do primeiro navio. Para viabilizar o embarque, a área de trading estruturou a venda para uma embarcação de maior porte, o que permitiu o carregamento de 57,9 mil toneladas de soja”, afirmou Edson Dantas, gerente nacional de infraestrutura e logística da Agrex.

Dantas acrescentou que o porto poderá ser usado futuramente também para o embarque de outros grãos, como o sorgo. “Com isso, ampliamos nossa atuação comercial, tanto na originação quanto na área de insumos”, disse.

A Agrex produz, origina e comercializa soja, milho e sorgo na região conhecida como Matopiba — confluência entre Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia —, além de Pará, Goiás e Mato Grosso. Também é dona da Dimatre, de sementes de soja, e detém 50% da Fertgrow, de fertilizantes.

“Ações como essa abrem uma série de novas possibilidades e nos preparam para os próximos passos do crescimento que estamos vivendo como originadora de grãos e exportadora”, afirmou em nota Rafael Ughini Villarroel, diretor de operações da Agrex & Synagro. O executivo acrescentou que esse passo vai permitir à Agrex otimizar as operações verticalizadas com a Mitsubishi.

Alexandre Beffart, diretor de commodities da Agrex, disse que o movimento faz parte da estratégia da companhia de ampliar a presença logística e comercial, entrando em regiões-chaves, diversificando os corredores de exportação e fortalecendo a capacidade de originação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GOVERNO ANUNCIA AÇÕES PARA REDUZIR IMPACTOS DE NOVA SECA NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA

Da Redação Navegação 13/05/2026 - 17:49



O governo federal decidiu antecipar ações para evitar efeitos de nova estiagem na Amazônia em 2026 e prejuízos ao transporte de passageiros, ao abastecimento de cidades e ao fluxo de cargas na região Norte. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou, nesta quarta-feira (13), que, entre as medidas que serão adotadas, estão o planejamento de dragagens, manutenção hidroviária, reforço da sinalização náutica e avaliação das condições de navegabilidade.

O MPor e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) definiram ações permanentes para serem adotadas em períodos de seca, como a criação do Painel de Monitoramento das Hidrovias, pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), para acompanhar, em tempo real, as condições de navegabilidade em diferentes regiões do país, a partir de dados hidrológicos e informações operacionais. O ministro de portos e aeroportos, Tomé Franca, explicou que o objetivo é reduzir impactos sociais e econômicos na Amazônia e preparar previamente ações para garantir abastecimento, mobilidade e segurança à população que depende dos rios.

O MPor lembrou que as secas de 2023 e 2024 provocaram efeitos diretos no abastecimento e na mobilidade na região Norte e cidades como Manacapuru, Tabatinga, Itacoatiara e Parintins, no Amazonas, por causa dos baixos níveis dos rios, enfrentaram dificuldades para movimentar alimentos, remédio e água potável, além de terem afetadas atividades como pesca e agricultura familiar. Em Itacoatiara, o Rio Amazonas baixou a 83 centímetros em 2024 e, em Parintins, a 1,9 metro, menor marca registrada em 49 anos.

De acordo com o ministério, especialistas indicam que eventos climáticos extremos, associados ao aumento da temperatura global e à influência do fenômeno El Niño, têm ampliado os períodos de seca na Amazônia. Por isso, para enfrentar períodos críticos, a pasta e o DNIT vêm reforçando o planejamento de intervenções em pontos considerados estratégicos para a navegação, com acompanhamento contínuo das cotas dos rios, definição antecipada de trechos prioritários para dragagem e articulação com operadores logísticos.

O diretor de gestão hidroviária, Eliezé Bulhões, disse que a integração de dados e o acompanhamento técnico devem agilizar respostas operacionais e que as secas recentes mostraram a importância dessas ações. "Com maior integração das informações e monitoramento, será possível identificar pontos críticos com mais rapidez e fortalecer ações para transporte de passageiros, cargas e abastecimento das comunidades", afirmou Bulhões.

De acordo com o diretor do DNIT, Edme Tavares, o governo federal firmou contratos permanentes de manutenção hidroviária, o que ampliou sua capacidade de atuação em comparação a anos anteriores. "Temos estrutura mais preparada para agir preventivamente. Os contratos permitem maior planejamento das intervenções para manter a navegabilidade e reduzir impactos logísticos e sociais", concluiu Tavares.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026

NOVA SONDA NA MARGEM EQUATORIAL É NECESSÁRIA PARA DEMANDA, DIZ DIRETORA

Por Danilo Oliveira Offshore 12/05/2026 - 23:23



Sylvia Anjos ressaltou que inclusão de equipamento solicitado ao Ibama pela Petrobras permitirá avaliação mais positiva e precisa sobre potencial da área explorada na nova fronteira

A diretora executiva de exploração e produção (E&P) da Petrobras, Sylvia Anjos, disse, nesta terça-feira (12), que a disponibilidade de uma sonda adicional é necessária para atender à demanda de exploração na Margem Equatorial. No final de abril, a companhia solicitou ao Ibama a inclusão de uma segunda sonda no poço de Morpho (bloco FZA-M-59). A perfuração foi iniciada em

outubro de 2025. O poço está em águas profundas do Amapá, a 500 quilômetros da foz do rio Amazonas e a 175 km da costa, na Margem Equatorial brasileira.

A diretora de E&P ressaltou que o equipamento permitirá uma avaliação mais positiva e precisa sobre o potencial da área explorada na nova fronteira. "Essa outra sonda nos dá garantia de poder, em função dos resultados, ter mais uma sonda que possa atender a essa demanda", afirmou Sylvia, durante coletiva de imprensa sobre os resultados da Petrobras no primeiro trimestre.

Com quase 3 mil metros de lâmina d'água e 7 mil metros de profundidade, Morpho é considerado um dos cinco poços mais profundos na carteira de perfuração da Petrobras. Sylvia contou que o objetivo do reservatório está próximo dos 6 mil metros e, hoje, os trabalhos chegaram a cerca de 5 mil metros.

"Já passamos pela zona de pressão anormal, o que requer cuidado. Faltam cerca de 1 mil metros para chegar no reservatório. É um poço complexo, de seis fases. Já estamos na quinta fase e, para a sexta, chegamos até o final. Aguardamos ansiosamente pela perfuração para chegar ao reservatório e avaliar o potencial", afirmou Sylvia.

A diretora destacou que nesse bloco onde a Petrobras está perfurando existem solicitações para poços contingentes. Segundo Sylvia, há poços semelhantes que podem ser perfurados se o resultado da sondagem atual for positiva. Ela acrescentou que, saindo desse poço, há perspectiva de perfuração em 'Mãe de Ouro', na Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte, que possui um grande potencial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/05/2026

PETROBRAS DESTACA SUCESSO NAS ANTECIPAÇÕES DE OPERAÇÃO DE NOVAS PLATAFORMAS

Por Danilo Oliveira Offshore 12/05/2026 - 22:10

Diretor disse não ser possível garantir adiantamento, mas que para P-80, P-82 e P-83 será mantido trabalho que permitiu antecipar início operacional da P-79, no campo de Búzios. Unidades chegam ao Brasil a partir do próximo semestre



A Petrobras avalia que a estratégia de monitorar e antecipar 'atividades críticas' tem contribuído para a antecipação do início operacional de novas plataformas, como da P-79, que entrou em operação no campo de Búzios três meses antes do previsto no cronograma. O diretor executivo de engenharia, tecnologia e inovação em exercício da Petrobras, Flávio Bretanha Freire, disse, nesta terça-feira (12), não ser possível garantir o adiantamento, mas que será mantido o mesmo trabalho feito para P-79 em três novas unidades.

"O que garantimos é que o mesmo trabalho da P-79, será feito na P-80, P-82 e P-83", afirmou Freire, durante coletiva de imprensa sobre os resultados da Petrobras no primeiro trimestre deste ano. Na ocasião, ele disse que a viagem rumo ao local de operação (Sailaway) da P-80 está prevista para o segundo semestre de 2026, assim como a P-82, que terá o mesmo processo na sequência.

A Petrobras mantém o planejamento da operação dessas três unidades para o ano de 2027. "Nossa engenharia tem antecipado nossas plataformas que estavam muito atrasadas. Recuperamos tudo isso (...). Com certeza a produção dessas três é para o ano que vem, mas em 2026 esperamos fazer o Sailaway", reforçou a diretora executiva de E&P, Sylvia Anjos.

Freire destacou que a diretoria executiva da Petrobras monitora quase diariamente as 'atividades críticas' dos projetos de produção. As equipes de poços por exemplo os preparam para o ramp up, enquanto a equipe subsea pré-lança linhas de ancoragem e linhas submarinas. A equipe dos topsides, por sua vez, executam atividades antecipadas e planejam a viagem das plataformas da Ásia para águas jurisdicionais brasileiras (AJB) já com a unidade tripulada, ganhando alguns meses de atividade interna.

O diretor executivo de engenharia, tecnologia e inovação em exercício da Petrobras acrescentou que o grande número de relações com órgãos ambientais, órgãos externos, regulatórios e agências dificulta a assertividade de datas ou de garantir que determinada unidade será antecipada. "Não temos como garantir essa antecipação porque existe uma quantidade enorme de variáveis externas e de conhecimento não completo", finalizou Freire.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/05/2026

VLI AMPLIA CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FERTILIZANTES NO TIPLAM

Da Redação Portos e logística 12/05/2026 - 22:13



A VLI, empresa do setor de logística de transporte, informou nesta terça-feira (12) que terminou a construção de uma linha férrea adicional no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos, em São Paulo. De acordo com a companhia, foram investidos R\$ 38 milhões na extensão de dois quilômetros.

O trecho foi adaptado para aumentar o volume de carregamento ferroviário de fertilizantes destinados a cadeias produtivas no interior do país, principalmente do Mato Grosso. A expectativa da empresa é de melhoria de até 30% na capacidade operacional, reduzindo o tempo de espera e elevando o volume de cargas movimentadas.

O Tiplam integra o Corredor Sudeste da VLI, que conecta o Centro-Oeste brasileiro à Baixada Santista pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e é usado na importação de fertilizantes e na exportação de grãos, como milho, soja e farelos, e açúcar. O diretor de operações da VLI no Corredor Sudeste, Marcelo Cardoso, disse que o objetivo da ampliação é garantir mais fluidez, previsibilidade e competitividade nas movimentações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/05/2026

MERO, NO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS, RECEBE TECNOLOGIA PARA MONITORAMENTO SÍSMICO

Da Redação Offshore 12/05/2026 - 19:05



O consórcio que opera o Campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos, formado por Petrobras, que detém 38,6%, a Shell Brasil, que tem 19,3%, a TotalEnergies, com 19,3%, a CNPC, com 9,65%, a CNOOC, com 9,65%, e a PPSA, com 3,5%, informou nesta terça-feira que o campo passará a contar com tecnologia inédita para a aquisição de sísmica 4D, técnica usada para acompanhar o comportamento dos fluidos dentro do reservatório. De acordo com as empresas, a primeira fase de qualificação do sistema de nós sísmicos submarinos sob demanda (OD OBN, na sigla em inglês) foi concluída, com a instalação de 84 unidades no leito

marinho a aproximadamente dois mil metros de profundidade.

Projeto desenvolvido com recursos da Shell Brasil e do Centro de Pesquisas, Desenvolvimento e Inovação Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes), da Petrobras, e executado pelo Senai Cimatec e pela Sonardyne, a tecnologia tem como objetivo apoiar o gerenciamento de reservatórios de petróleo. Segundo as companhias, ela permite aprimorar a tomada de decisões sobre produção e injeção de fluidos e garantir operações mais eficientes.

O consórcio explicou que a qualificação foi feita após oito anos de desenvolvimento da tecnologia, incluindo as etapas de projeto conceitual, fabricação de protótipos, testes em laboratório e mais de dois mil dias de testes em águas profundas. A implantação, explicou a entidade, permitiu validar a logística do sistema de instalação e, durante a operação, alguns dos equipamentos passaram por teste de validação da transmissão de dados por comunicação óptica a laser.

Os nós OD OBN são sensores que captam ondas sísmicas refletidas nos reservatórios de petróleo. A partir daí, as informações são processadas em supercomputadores, permitindo o ajuste das taxas de extração e reinjeção de água e gás para estimular a produção dos poços. Com o uso da tecnologia, os equipamentos poderão operar por até cinco anos no fundo do mar, a profundidade de até três mil metros, sendo ativados e desativados remotamente. A extração de dados é feita por meio de comunicação óptica com veículos subaquáticos.

De acordo com as empresas, a aquisição sísmica e a coleta de dados concluem a qualificação do OD OBN. A aquisição consistirá em levantamento sísmico sobre a área monitorada, e a coleta abrangerá a recuperação dos dados registrados por comunicação óptica. O processamento e a interpretação dos dados seguirão o fluxo habitual de um levantamento sísmico 4D, com o objetivo de avaliar o desempenho do sistema e seu potencial de apoiar o gerenciamento de reservatórios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/05/2026

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO BRASIL CRESCE 0,6%; RECEITA RECUA 18% EM ABRIL

Da Redação Portos e logística 12/05/2026 - 18:42



O Brasil exportou em abril de 2026 o total de 3,122 milhões de sacas de 60 quilos de café, com alta de 0,6% em volume, mas com queda de 17,7% na receita cambial do segmento em relação ao mesmo mês do ano passado, informou nesta terça-feira (12) o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). No mês, foram embarcadas 3,122 milhões de sacas de 60 quilos, contra 3,105 milhões em abril de 2025. Já a receita cambial caiu de 1,347 bilhão de dólares para 1,109 bilhão de dólares.

O presidente da entidade, Márcio Ferreira, explicou que o maior volume embarcado no mês se deveu a alguns cafés da nova safra, principalmente as canéforas, enquanto a perda de receita foi motivada por variações nos preços internacionais do produto. Segundo ele, o aumento das exportações em número de sacas refletiu a entrada no mercado de cafés colhidos neste ano, que se somaram a alguns remanescentes da colheita anterior.

Ainda de acordo com o Cecafé, as exportações acumuladas em 10 meses do ano safra 2025/26, até abril, chegaram a 32,247 milhões de sacas, 19,4% a menos que de julho de 2024 a abril de 2025. Mas no período a receita cambial auferida aumentou 0,8%, chegando a 12,551 bilhões de dólares.

De janeiro a abril de 2026, o volume de café exportado pelo país, de 11,619 milhões de sacas, foi 16,1% inferior às 13,843 milhões, enquanto a receita cambial atingiu 4,490 bilhões de dólares, 14,4% menor que os 5,247 bilhões de dólares obtidos nos primeiros quatro meses do ano passado. Márcio Ferreira informou que esses resultados já eram esperados, diante do bom volume de exportações registrado no ano passado.

Segundo os dados divulgados pelo Conselho, a Alemanha foi o país que mais importou cafés do Brasil no quadrimestre de 2026, com 1,563 milhão de sacas, correspondentes a 13,4% dos embarques totais do país no período, mas com queda de 12,8% na comparação com o mesmo período de 2025. Os Estados Unidos ficaram em segundo, com 1,390 milhão de sacas, 12% do total e recuo de 41,5%, seguidos pela Itália, com 1,182 milhão de sacas e alta de 3,2%, Bélgica, com 713.790 sacas e avanço de 15,4%, e Japão, com 612.720 sacas e queda de 29,7%.

O Porto de Santos, em São Paulo, foi o principal exportador dos cafés do Brasil no primeiro quadrimestre, com 8,678 milhões de sacas e 74,7% do total. Na sequência, vieram o complexo portuário do estado do Rio de Janeiro, com 21,3% dos embarques e 2,476 milhões de sacas, e o Porto de Paranaguá, no Paraná, com 132.487 sacas e 1,1% do volume embarcado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/05/2026

PETROBRAS TEM LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 32,7 BILHÕES NO 1º TRIMESTRE DE 2026

Da Redação Offshore 12/05/2026 - 19:03



A Petrobras anunciou que obteve lucro líquido de R\$ 32,7 bilhões no primeiro trimestre de 2026, 110% a mais que o obtido em no quarto trimestre de 2025. De acordo com a empresa, o resultado positivo reflete o desempenho operacional do período, com alta de 16% na produção própria, na comparação com os três primeiros de 2025, e aumento da venda de derivados.

Além disso, a alta de 27% dos preços internacionais do petróleo tipo Brent na comparação com os três últimos meses de 2025 e a valorização do real em relação ao dólar foram apontados pela petroleira como fatores que



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 078/2026
Página 77 de 77
Data: 13/05/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

contribuíram para os bons resultados. No primeiro trimestre do ano, o fluxo de caixa operacional foi R\$ 44 bilhões e o Ebitda ajustado ficou R\$ 59,6 bilhões (US\$ 11,3 bilhões).

A empresa anunciou ainda que seus investimentos no período chegaram a R\$ 26,8 bilhões, montante 25,6% superior ao que foi investido no primeiro trimestre do ano passado. O diretor financeiro e de relacionamento com investidores da companhia, Fernando Melgarejo, explicou que esses aportes determinaram o crescimento da produção de petróleo e de derivados e garantiram que, além de bater recordes de produção de petróleo e de gás, o parque de refino da empresa operasse no primeiro trimestre próximo da capacidade máxima.

De acordo com a Petrobras, como consequência dos bons resultados no primeiro trimestres de 2026, ela destinou R\$ 72,4 bilhões ao pagamento de impostos e de royalties e a transferências relativas a participações especiais pagos à União, estados e municípios. Além disso, foi aprovado o repasse aos acionistas de R\$ 9 bilhões em dividendos e juros sobre capital próprio.

A petroleira destacou entre os resultados operacionais do primeiro trimestre de 2026, os recordes de produção total operada, de 4,65 milhões de barris de óleo equivalente por dia, a produção total própria de 3,23 milhões de barris por dia e de 2,66 milhões barris diários na produção própria no pré-sal. Informou ainda que as plataformas da Bacia de Santos alcançaram o maior volume diário registrado de exportação de gás, com 44,8 milhões de metros cúbicos em 28 de março.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 12/05/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : *InforMS*

Data: 13/05/2026