

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 079/2026
Data: 14/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
RELATÓRIO DO NOVO MARCO LEGAL PORTUÁRIO SEGUE SEM PREVISÃO APÓS MAIS DE UM MÊS DE ATRASO NA	4
PORTO DE SANTOS E OUTROS PORTOS PELO BRASIL AMPLIAM USO DE ENERGIA LIMPA PARA REDUZIR EMISSÕES.....	5
GUARUJÁ ABRE 350 VAGAS GRATUITAS PARA CURSO DE CAPACITAÇÃO NO PORTO DE SANTOS; VEJA COMO PARTICIPAR.....	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
JAPÃO TESTA NO PIAUÍ TECNOLOGIA 30% MAIS EFICIENTE PARA HIDROGÊNIO VERDE.....	6
RN QUER ABRIR ROTA INÉDITA NO NORDESTE PARA EXPORTAÇÃO DE GADO VIVO.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
ANTAQ DIVULGA NOVO PRAZO DE RECEBIMENTO DE SUGESTÕES PARA REVISÃO DA AGENDA REGULATÓRIA 2025–2028...	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
INVESTE+ AEROPORTOS: PROGRAMA ESTENDE PRAZO PARA NOVOS NEGÓCIOS E VIABILIZA SHOPPING, CLUBE E CENTRO LOGÍSTICO NO TERMINAL DE BRASÍLIA	12
GOVERNO FEDERAL REFORÇA AÇÕES PARA EVITAR IMPACTOS DE NOVA SECA NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
MINISTRO ACOMPANHA DUPLICAÇÃO DA BR-116 E ANUNCIA OBRAS EM RODOVIAS DO CEARÁ, NESTA SEXTA (15)	15
DUPLICAÇÃO DA BR-423/PE AVANÇA COM PAVIMENTAÇÃO PREVISTA PARA COMEÇAR ATÉ JUNHO	15
PONTO DE PARADA E DESCANSO É INAUGURADO EM ARAPOTI (PR) E ELEVA PARA DEZ O TOTAL DE UNIDADES EM OPERAÇÃO NO PAÍS.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – A REFORMA TRIBUTÁRIA COMO PROPULSOR DA AVIAÇÃO REGIONAL	17
OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - COMO A GUERRA NO ORIENTE MÉDIO VAI AFETAR OS CONTRATOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL	18
POLÍTICA - FLÁVIO COBRA DINHEIRO DE VORCARO: “ESTAREI CONTIGO”	20
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
<i>A gravação</i>	21
<i>Sem perda de tempo</i>	21
<i>O plano de Zema</i>	21
<i>Combate à estiagem</i>	21
<i>Monitoramento</i>	21
POLÍTICA - FLÁVIO NEGA TER OFERECIDO VANTAGENS.....	22
POLÍTICA - PRODUTORA E FRIAS NEGAM PATROCÍNIO DO BANQUEIRO AO FILME	22
POLÍTICA - VORCARO JÁ ERA INVESTIGADO QUANDO FLÁVIO O PROCUROU	23
POLÍTICA - ÁUDIO GERA PERPLEXIDADE ENTRE ALIADOS: “É IMPERDOÁVEL”, DIZ ZEMA.....	24
POLÍTICA - BOULOS DEFENDE CASSAÇÃO DE FLÁVIO.....	24
POLÍTICA - “NÃO FOI POR FALTA DE AVISO”, DIZ HADDAD	26
POLÍTICA - 6X1: MOTTA DECIDE VOTAR PL DO GOVERNO	26
POLÍTICA - MINISTRO É CONTRA PERÍODO DE TRANSIÇÃO PARA EMPRESAS	27
BRASIL EXPORT - HIDROVIAS, PORTOS E FERROVIAS PAUTAM 4ª EDIÇÃO DO MERCOSUL.....	28
MERCOSUL EXPORT - PROGRAMAÇÃO FÓRUM MERCOSUL EXPORT 2026	29
TRANSPORTES - PORTOS - NORDESTE AMPLIA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA PUXADO POR COMBUSTÍVEIS	29
TRANSPORTES - PORTOS - WILSON SONS LANÇA REBOCADOR DE 70 TONELADAS DE TRACÇÃO PARA OPERAR EM SANTOS 30	
TRANSPORTES - PORTOS - TVV CONCLUI ALFANDEGAMENTO DE RETROÁREA E AMPLIA OPERAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO 31	
TRANSPORTES - PORTOS - OPINIÃO - RELAÇÃO PORTO-CIDADE E OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)	32
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - TOMÉ FRANCA DEFENDE NOVA REGRA TRIBUTÁRIA PARA AMPLIAR VOOS REGIONAIS	33
TRANSPORTES - FERROVIAS - TCU MANDA SUSPENDER NOVOS GASTOS DA TRANSNORDESTINA ATÉ REVISÃO DE ESTUDOS	35
TRANSPORTES - FERROVIAS - FERRO + GRÃO	36
PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO CRIA SUBSÍDIO PARA COMBUSTÍVEIS	38
PETRÓLEO E GÁS - MPF TENTA SUSPENDER PERFURAÇÃO DA PETROBRAS.....	39
ENERGIA - CMSE ADIA ANÁLISE DE RISCO NO SETOR ELÉTRICO	39
ENERGIA - BRASIL TEM ‘3 DESAFIOS’ NA BIOENERGIA	40
COMÉRCIO EXTERIOR - APEXBRASIL APONTA 187 OPORTUNIDADES PARA AMPLIAR EXPORTAÇÕES À CHINA.....	41



COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ABRE MERCADOS NO CANADÁ E CHILE PARA NOVOS PRODUTOS AGROPECUÁRIOS	42
FINANÇAS - 'TAXA DAS BLUSINHAS': ICMS AINDA É COBRADO	42
FINANÇAS - DÓLAR DISPARA E SUPERA R\$ 5,00	44
JUSTIÇA - CÁRMEN RENUNCIA À CADEIRA NO TSE	44
JUSTIÇA - ASSOCIAÇÃO LISTA PENDURICALHOS DE MINISTROS	45
INTERNACIONAL - TRUMP PUBLICA NOTA COM SEU ROSTO	46
INTERNACIONAL - RÚSSIA INTENSIFICA ATAQUES CONTRA A UCRÂNIA	47
JORNAL O GLOBO – RJ.....	48
PETROBRAS LIDERA LUCRO GLOBAL ENTRE PETROLEIRAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	48
GOVERNO AMPLIA POSSIBILIDADE DE ATUAÇÃO DOS CORREIOS E EMPRESA PODE LEVANTAR MAIS R\$ 500 MILHÕES POR ANO.....	49
AÇÕES DA BOEING CAEM APÓS TRUMP ANUNCIAR COMPRA DE AVIÕES PELA CHINA MENOR QUE A ESPERADA.....	50
BRASIL PODE AMPLIAR RESERVAS DE PETRÓLEO PARA 23,5 BILHÕES DE BARRIS NA PRÓXIMA DÉCADA, DIZ ABESPETRO.....	52
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	54
RELATOR DO FIM DA ESCALA 6X1 PROMETE TEXTO QUE CONTEMPLA INTERESSE DE EMPRESAS E TRABALHADORES.....	54
LULA DIZ ESTAR 'CHATEADO' PORQUE VALE ESTÁ COMPRANDO NAVIOS NA CHINA	55
PETRÓLEO E GÁS: EMPREGOS NO SETOR VOLTAM AO NÍVEL DE 2010, DIZ ASSOCIAÇÃO DA INDÚSTRIA	56
CSN RECEBEU MAIS PROPOSTAS DO ESPERADO PARA VENDA DO NEGÓCIO DE CIMENTOS, DIZ STEINBRUCH.....	58
OPINIÃO - OS MISTÉRIOS DO CRÉDITO RURAL NA AMAZÔNIA.....	59
VALOR ECONÔMICO (SP).....	61
PETRÓLEO FECHA EM LEVE ALTA, ENQUANTO SEGUE O IMPASSE NO ORIENTE MÉDIO	61
CSN DIZ QUE RECEBEU SETE PROPOSTAS PARA DIVISÃO DE CIMENTO.....	62
COMGÁS E SABESP TÊM ATÉ AMANHÃ PARA ENTREGAR PRIMEIROS RELATÓRIOS SOBRE EXPLOSÃO EM SP	63
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	65
VALE ABRE VENDAS DE BILHETES PARA TREM NOTURNO NAS FÉRIAS DE JULHO	65
LEILÃO DE SANEAMENTO DA PARAÍBA RECEBE PROPOSTA DA ESPANHOLA ACCIONA	66
PRIVATIZAÇÃO DA CELEPAR AVANÇOU APESAR DE RESTRIÇÕES MENCIONADAS POR ÓRGÃOS DO PARANÁ	67
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	68
P-35 ATRACOU EM BASE NAVAL NO RIO DE JANEIRO	68
A TECH E MARINHA INAUGURAM SIMULADOR TÁTICO E CENTRO DE SUPORTE ÀS FRAGATAS	69
EXPORTAÇÃO DE MADEIRA PELO TCP CRESCE 4% NO 1º TRIMESTRE	70
NYK TESTA INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS DE NAVEGAÇÃO AUTÔNOMA COM PORTO DE SINGAPURA.....	71
AIX LANÇA TECNOLOGIA QUE ANTECIPA FALHAS CRÍTICAS EM MOTORES OFFSHORE	71
GANHOS OPERACIONAIS PERMITIRAM FINANCIABILIDADE DE SEAP, AFIRMA MAGDA.....	73
MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO E DERIVADOS CRESCE 29,6% EM PORTOS DO NORDESTE	73
SEIS NOVOS PROJETOS PORTUÁRIOS SÃO QUALIFICADOS NO PPI	74
NOVO REBOCADOR DA WILSON SONS COM 70T BP VAI OPERAR EM SANTOS.....	75
PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTOU 2,65 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º QUADRIMESTRE	75
ASSOCIAÇÕES LANÇAM ALIANÇA PARA DIVULGAR BIODIESEL BRASILEIRO NO MERCADO INTERNACIONAL	76
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	76
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	76

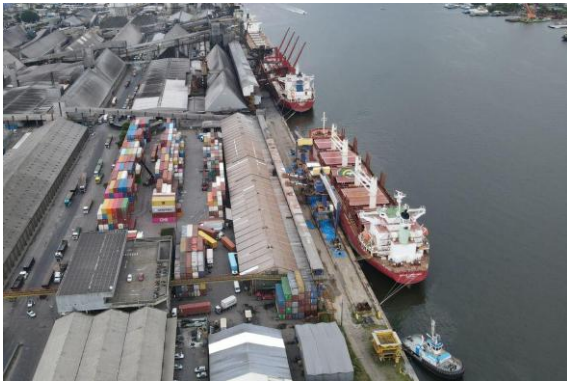


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

RELATÓRIO DO NOVO MARCO LEGAL PORTUÁRIO SEGUE SEM PREVISÃO APÓS MAIS DE UM MÊS DE ATRASO NA Câmara

Texto da proposta ainda não foi entregue; impasse sobre regras trabalhistas segue travando avanço do projeto do setor portuário

Por Ted Sartori 14 de maio de 2026 às 10:23



Operações no Porto de Santos: revisão do marco legal do setor portuário vem sendo debatida pela Câmara dos Deputados desde 2025 (Alexsander Ferraz/AT)

Pouco mais de um mês após o prazo divulgado pelo deputado federal Arthur Maia (União-BA) para a entrega do relatório final do Projeto de Lei (PL) 733/2025, que tramita na Câmara dos Deputados e trata da atualização do marco legal do setor portuário, o texto ainda não foi apresentado no Legislativo. Segundo a assessoria do parlamentar, que é relator do tema, “o parecer está praticamente pronto, em fase de finalização, momento no qual se fazem os ajustes finos”.

No entanto, mesmo após contatos de A Tribuna por mais de uma semana com a assessoria do deputado, não houve detalhamentos a respeito de novo prazo para que isso aconteça, do motivo para o texto estar travado por tanto tempo e quais os pontos ainda em negociação. O prazo de 10 de abril para entrega do relatório havia sido dado em março por Maia, em reunião acompanhada por A Tribuna, em Brasília.

O deputado federal é responsável por um texto substitutivo ao projeto em tramitação, já que a proposta atual é manter a Lei dos Portos (12.815, de 2013), e incorporar a ela novas regras. O assunto, no entanto, ainda não andou pela falta de acordo com relação às regras trabalhistas.

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSD) afirma que tem conversado bastante com o relator sobre o relatório. Ele é presidente da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) e integrante da comissão especial que discute o PL 733/2025 na Câmara. “Meu papel é garantir que todos os atores envolvidos no processo sejam ouvidos, inclusive os trabalhadores portuários. Hoje, esse é o principal ponto de divergência do projeto”, garante.

Barbosa acrescenta que, no restante, “há convergência em temas importantes para o setor, como ampliação do prazo de contratos, segurança jurídica e atração de novos investimentos”. Quanto ao andamento da proposta, o deputado federal lembra que o calendário eleitoral pode acabar atrasando a votação. “Isso vai depender tanto da versão final do relatório quanto do ambiente político da Casa, que hoje não é dos mais favoráveis”, justifica.

Federações

O presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, lembra que Arthur Maia tem falado que irá trabalhar, para o relatório, em cima da Lei 12.815 - a que está em vigor -, e que vai aceitar o acordo das federações.

“Há alguns pontos sempre que temos que trabalhar para resolver. E um ponto fundamental para a gente no debate é a categoria profissional diferenciada. Isso que dá o nosso equilíbrio do acordo perante o setor patronal. Porque nós temos categoria profissional diferenciada. É um ponto que temos debatido. E também a exclusividade”, afirma.

Pereira comenta que “várias bases entendem que o que está no acordo mantém a exclusividade, mas a outra base entende que tem de ter a exclusividade mais definida”. “Estamos trabalhando com todos os parlamentares nessa questão de categoria profissional diferenciada. E vendo se melhoramos o texto da exclusividade”, revela.

Em 15 de abril, durante reunião em Brasília com representantes dos estivadores de algumas cidades do Brasil, incluindo Santos, Arthur Maia mostrou-se frontalmente contra a exclusividade da categoria no trabalho. Foi o que disse na ocasião o presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva), Bruno José dos Santos, um dos que participaram do encontro.

Já o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, informou que “o relator já posicionou que vai manter categoria profissional diferenciada. Assim, não há pendência no capítulo laboral”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/05/2026

PORTO DE SANTOS E OUTROS PORTOS PELO BRASIL AMPLIAM USO DE ENERGIA LIMPA PARA REDUZIR EMISSÕES

Cais santista já utiliza sistema elétrico para rebocadores, enquanto terminais do País investem em hidrogênio verde e eletrificação operacional

Da ATribuna.com.br 14 de maio de 2026 às 10:19



Desde 2024, energia limpa gerada na Usina de Itatinga reduz consumo de diesel e emissões de CO2 (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)

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.

Entre as medidas adotadas nos portos brasileiros 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.

O Porto de Santos, maior do Hemisfério Sul, é um dos que estão na lista. O complexo portuário implantou o sistema 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 gás carbônico (CO2).

Outros exemplos

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.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/05/2026

GUARUJÁ ABRE 350 VAGAS GRATUITAS PARA CURSO DE CAPACITAÇÃO NO PORTO DE SANTOS; VEJA COMO PARTICIPAR

Inscrições ocorrem nesta quinta-feira (14) e nesta sexta-feira (15); capacitação é exclusiva para moradores da cidade

Da Atribuna.com.br 14 de maio de 2026 às 07:05



De duração rápida e exclusivo para moradores de Guarujá, o curso acontece na próxima quarta-feira (20) (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

A Prefeitura de Guarujá abriu 350 vagas gratuitas para a primeira turma do curso de capacitação logística portuária. As inscrições serão realizadas nesta quinta-feira (14) e nesta sexta-feira (15), das 10 às 16 horas, no Fundo Social de Solidariedade (FSS), na Rua Cavalheiro Nami Jafet, 549, Centro. Os interessados devem levar documento com foto, comprovante de residência e um litro de leite ou de óleo que serão doados ao Fundo Social.

De duração rápida e exclusivo para moradores de Guarujá, o curso acontece na próxima quarta-feira, das 8 às 17 horas, no Teatro Procópio Ferreira (Avenida Dom Pedro I, 350, Jardim Tejereba). Outras três datas estão confirmadas: 18 de junho, 15 de julho e 19 de agosto.

A coordenação é das secretarias de Assuntos Portuários e Aeroportuários, Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte e FSS de Guarujá. A iniciativa faz parte do Programa Motivar, criado em parceria com o grupo Jtlog e empresas do segmento portuário e retroportuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/05/2026

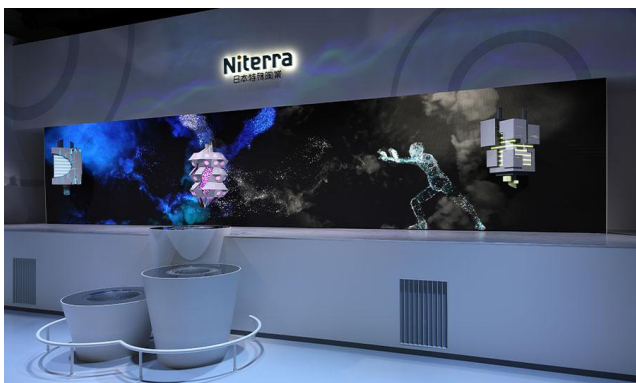


ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

JAPÃO TESTA NO PIAUÍ TECNOLOGIA 30% MAIS EFICIENTE PARA HIDROGÊNIO VERDE

Empresa japonesa escolhe ZPE Parnaíba para testar eletrolisador SOEC de 100 kW em parceria com a Green Energy Park. Início das operações de hidrogênio verde no Piauí está previsto para 2027

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Niterra, antiga NGK Spark Plug, aposta na tecnologia de eletrólise de óxido sólido (SOEC) como vetor de descarbonização industrial e produção de hidrogênio verde. Foto: Niterra/Divulgação

O Piauí será sede de um dos primeiros projetos no Brasil com a tecnologia SOEC (Solid Oxide Electrolysis Cell), considerada de última geração para a produção de hidrogênio verde de baixo carbono. A empresa japonesa Niterra, antiga NGK Spark Plug, escolheu a Zona de Processamento de

Exportação (ZPE) Piauí, em Parnaíba, para instalar um projeto de demonstração do sistema, com investimento previsto de R\$ 70 milhões e operações a partir do segundo trimestre de 2027, segundo informações do Piauí Negócios.

A tecnologia SOEC difere dos modelos convencionais de eletrólise alcalina e PEM (membrana de troca de prótons) por operar em altas temperaturas, o que reduz o consumo de eletricidade no processo de separação do hidrogênio da água. A Niterra afirma que o sistema pode alcançar eficiência até 30% superior às tecnologias tradicionais, dado relevante num setor em que 70% dos custos de produção estão atrelados ao consumo energético.

O sistema é reversível: quando há excesso de energia renovável, opera no modo SOEC e gera hidrogênio verde; quando há escassez, opera no modo SOFC (Solid Oxide Fuel Cell) e gera eletricidade, funcionando como sistema de armazenamento energético. A vantagem técnica da Niterra nesse campo não é acidental, pois a empresa tem décadas de experiência em componentes cerâmicos industriais, e a SOEC utiliza cerâmica de óxido de zircônio como eletrólito sólido, material no qual a companhia possui expertise consolidada.

O projeto de demonstração terá capacidade total de 100 kW, com unidade inicial de 12 kW e expansão subsequente de 96 kW. Em comunicado publicado no Instagram @niterradobrasil em 8 de maio, a empresa confirmou a seleção pelo METI e descreveu o projeto como parte de sua Visão 2040 para a descarbonização global.

Japão testa no Piauí tecnologia 30% mais eficiente para hidrogênio verde

TECNOLOGIA SOEC: O FUTURO DA EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Eficiência 30% superior aos modelos tradicionais

Tecnologia SOEC

A operação em altas temperaturas reduz drasticamente o consumo de eletricidade comparado aos sistemas alcalinos e PEM.

Sistemas alcalinos/PEM

Sistema reversível SOEC/SOFC

GERA HIDROGÊNIO

O sistema gera hidrogênio com excesso de energia e pode converter hidrogênio em eletricidade durante a escassez.

Eletrólito de cerâmica de óxido de zircônio

Utiliza a expertise histórica da Niterra para garantir durabilidade e performance no processo de eletrólise.

IMPACTO SOCIOECONÔMICO E PARCERIAS NO PIAUÍ

Investimento de R\$ 70 milhões e foco local

Com início em 2027, o projeto prevê que todos os profissionais capacitados sejam exclusivamente piauienses.

Hub estratégico na ZPE Parnaíba

A parceria com a Green Energy Park visa exportar a produção para compradores europeus via Porto de Kik.

Resumo do projeto

Categoria	Especificação
Capacidade do Projeto	100 kW (Unidade inicial de 12 kW com expansão para 96 kW)
Parceiros Principais	Niterra (Japão), Green Energy Park (Holanda) e Investe Piauí
Mota de Empregos	2,3 mil vagas diretas na primeira fase de GEP até 2031

Japão testa no Piauí tecnologia 30% mais eficiente para hidrogênio verde - Arte: IA/ME

Tecnologia em transição para o mercado

O projeto de Parnaíba se insere numa janela crítica de maturidade da tecnologia SOEC. As únicas unidades em operação no mundo estão em escala de demonstração industrial: a Bloom Energy opera desde maio de 2023 a maior instalação SOEC do mundo no Centro de Pesquisa Ames da NASA, em Moffett Field (Califórnia), com produção de hidrogênio 20% a 25% mais eficiente por MW que os modelos convencionais.

A empresa Sunfire instalou em julho de 2022 o primeiro eletrolisador SOEC multi-megawatt do mundo na refinaria de renováveis da Neste, em Rotterdam, como parte do projeto MultiPLHY. A Mitsubishi Heavy Industries projeta a comercialização em escala da SOEC para o final dos anos 2020, coincidindo com o início da demanda por hidrogênio verde em escala industrial por volta de 2030. O projeto da Niterra em Parnaíba, com operações previstas para 2027, posiciona o Piauí nessa janela de transição entre demonstração e comercialização.



ZPE Piauí, instalada em Parnaíba, sediará projeto de R\$ 70 milhões voltado ao futuro do hidrogênio verde. Foto: Secom

ZPE como âncora estratégica

A escolha de Parnaíba não se explica apenas pelo potencial de geração eólica e solar. A localização dentro da ZPE Piauí oferece incentivos fiscais específicos e infraestrutura

voltada à exportação industrial, fatores declarados pela própria Niterra como essenciais para a viabilidade de projetos de hidrogênio e derivados verdes. O mercado-alvo da produção já está definido: a Green Energy Park (GEP), parceira da Niterra no projeto, tem contrato de distribuição via Porto de Krk, na Croácia, e contratos fechados com compradores europeus. O hidrogênio produzido em Parnaíba tem destino estabelecido, não é produção especulativa.

O projeto envolve a parceria entre a Niterra e a GEP, multinacional holandesa que planeja instalar em Parnaíba uma das maiores usinas de hidrogênio verde do mundo, com capacidade inicial de 1,8 GW e produção de até 2,4 milhões de toneladas de hidrogênio renovável por ano. A articulação local conta com apoio do governo estadual por meio da Investe Piauí.

“A Niterra é uma parceira de tecnologia da Green Energy Park. A empresa precisava de um local para fazer testagem no Brasil e o local escolhido foi Parnaíba, na ZPE”, afirmou o diretor de Projetos da GEP Piauí, Dener Miranda. O projeto foi selecionado dentro de um programa estratégico do Ministério da Economia, Comércio e Indústria do Japão (METI), voltado à cooperação tecnológica com países do Sul Global, com financiamento parcial do governo japonês.

Foco em capacitação técnica local

O projeto terá foco direto na formação de profissionais piauienses para operação dos eletrolisadores SOEC. “Serão geradas vagas voltadas à pesquisa científica e engenharia, mas o principal objetivo será o treinamento de operação de eletrolisadores SOEC. Todos os profissionais serão do Piauí”, afirmou Miranda.

A quantidade de vagas e os perfis ainda estão em definição. A expectativa é criar uma base técnica local capaz de operar equipamentos da própria Niterra em futuros projetos de hidrogênio no Brasil e adaptar a tecnologia às necessidades do mercado brasileiro. A tecnologia SOEC é especialmente adequada para setores de difícil descarbonização, como produção de fertilizantes, amônia verde e siderurgia.

UFPI entra na cadeia do H2V

Em 5 de maio, seis dias antes do anúncio da Niterra, a reitoria da Universidade Federal do Piauí (UFPI) recebeu o próprio Dener Miranda para discutir cooperação institucional entre a GEP e a universidade. O encontro reuniu professores de Química, Engenharia de Materiais, Engenharia de Produção e Ciência da Computação. Como encaminhamento, ficou definido o planejamento para submeter ao menos dois editais da Finep em parceria com o grupo.

A reitora Nadir Nogueira situou o movimento dentro de uma narrativa mais ampla de protagonismo piauiense em recursos naturais com valor agregado. “O estado vem assumindo o protagonismo nessa área, seja com a cera da carnaúba ou com o hidrogênio verde. Esse diálogo mostrou como a empresa atua e de que maneira a Universidade pode se inserir dentro desse escopo, gerando conhecimento, tecnologia e desenvolvimento para o Estado”, afirmou.

O pró-reitor de Pesquisa e Inovação, Rodrigo Veras, reforçou o alinhamento com a estratégia de atração de recursos empresariais para pesquisa. “Conseguimos investir mais em novas pesquisas, ampliar as que já estão em andamento, criar startups e ter produtos que saem da Universidade para o dia a dia da população”, disse.

Ecosistema piauiense de H2V

O projeto da Niterra se insere num ecossistema de hidrogênio verde em construção no Piauí. A GEP e a Solatio preveem investimentos combinados de R\$ 200 bilhões na ZPE Parnaíba, com a primeira fase gerando 2,3 mil empregos diretos até 2031. A UFPI coordena o projeto H2V-PI, financiado com R\$ 14,5 milhões pelo MCTI/Finep, com participação da UESPI e da Fapepi, voltado ao desenvolvimento local de insumos para eletrolisadores, sendo um dos apenas três projetos aprovados no Nordeste num total de 13 no país. A Eletrobras assinou memorando de entendimento para fornecer energia à GEP, e a Comissão Europeia anunciou apoio financeiro ao megaprojeto via iniciativa Global Gateway.

Fundada em 1936, a Niterra é reconhecida mundialmente pela produção de velas automotivas e componentes cerâmicos industriais. Nos últimos anos, a companhia ampliou investimentos nas áreas de energia, meio ambiente e semicondutores, buscando posicionamento no mercado global de descarbonização industrial. A escolha do Piauí como base de demonstração posiciona o estado dentro do movimento de desenvolvimento de soluções energéticas de baixo carbono que a Niterra pretende liderar globalmente ao longo da próxima década.

*Com informações do Piauí Negócios e da UFPI

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/05/2026

RN QUER ABRIR ROTA INÉDITA NO NORDESTE PARA EXPORTAÇÃO DE GADO VIVO

Embarque-teste de 3.300 cabeças para o Líbano está previsto para 24 e 25 de junho. Mercado nacional de gado vivo movimenta R\$ 9 bilhões e RN quer capturar 10% do volume

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Embarque de gado vivo realizado no Rio Grande do Sul, estado que só perde para o Pará como polo exportador da pecuária brasileira. Foto: Fernando Dias / SEAPDR

O Porto de Natal realizará entre os dias 24 e 25 de junho um embarque-teste de 3.300 cabeças de gado vivo para o Líbano, operação que seria a primeira de gado vivo realizada por um porto nordestino e que abre ao Rio Grande do Norte acesso a um mercado nacional que movimenta R\$ 9 bilhões por ano. A expectativa é que, após o embarque, o Ministério da Agricultura e Pecuária

(Mapa) libere as exportações regulares de animais vivos pelo terminal potiguar, com projeção de injetar até R\$ 1 bilhão ao ano na economia do estado, segundo o secretário de Agricultura, Pecuária e Pesca do RN, Guilherme Saldanha. A operação será acompanhada presencialmente por técnicos da Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro) do Mapa.



O estado dispõe de duas Estações de Pré-Embarque (EPE) registradas no MAPA, estruturas obrigatórias para a operação. Uma está no Distrito de Irrigação do Baixo-Açu (DIBA), em Alto do Rodrigues, aprovada pelo Mapa em agosto de 2025, e a outra em São Gonçalo do Amarante, a cerca de 50 km de Natal, de onde sairão os animais para o embarque-teste.

Cada EPE recebeu investimento privado de cerca de R\$ 3,4 milhões para adequação às exigências do ministério. Nas estações, os animais ficam em quarentena recebendo ração, água e acompanhamento veterinário pelo período exigido por cada país de destino.

O Brasil encerrou 2024 com recorde histórico de 947,8 mil bovinos vivos exportados, alta de mais de 40% em relação a 2023, e projeta embarcar 1,5 milhão de cabeças em 2025, segundo dados da consultoria Agrifatto. A exportação de gado vivo segue em alta em 2026, consolidando o Brasil como líder mundial no segmento.

Os principais compradores são países do Oriente Médio e Norte da África, que respondem por quase 80% da demanda. O Pará concentra a maior parcela dos embarques nacionais, com 85% do volume saindo pelo Porto de Barcarena, seguido por Rio Grande do Sul e São Paulo. O RN pretende capturar 10% desse mercado.

Vantagem geográfica

O principal diferencial competitivo do RN é a proximidade com o Oriente Médio. A viagem marítima a partir de Natal leva entre 11 e 13 dias, contra até 21 dias saindo de outros estados. Em relação ao Rio Grande do Sul, a proximidade reduz em 14 dias o tempo total de viagem de ida e volta, com impacto direto em custos de combustível, alimentação e manejo dos animais a bordo.

“O Brasil é o maior exportador de gado vivo para o mundo árabe. A gente está muito mais próximo desses países do que o Porto do Rio Grande do Sul, que demora sete dias a mais. Como o navio vai buscar e depois volta para deixar o gado vivo, são 14 dias a menos de viagem, de combustível e de alimentação para os animais. Então a vantagem competitiva do RN é muito maior”, afirmou Saldanha ao jornal Tribuna do Norte.

Obstáculos superados

A exportação de gado vivo pelo RN esbarrava em entraves burocráticos e na certificação do Porto de Natal, tema que levou a governadora Fátima Bezerra e o secretário Guilherme Saldanha a se reunirem com o ministro da Agricultura, André de Paula, em Brasília, em 27 de abril.

O principal gargalo era a adaptação do licenciamento ambiental do porto para esse tipo de operação, inexistente até então, e a inspeção do Mapa nos equipamentos de embarque. Saldanha afirma que todos os obstáculos foram superados. “Era necessária autorização para o embarque e também um operador portuário habilitado, mas todas as questões foram superadas”, afirmou.

Mercado de gado vivo

Além do Líbano, outros países manifestaram interesse no gado potiguar: Kuwait, Emirados Árabes Unidos, Marrocos e Arábia Saudita. “Nossa perspectiva é muito boa. A gente acredita muito que esse negócio irá se consolidar no Rio Grande do Norte, como já acontece no Pará, em São Paulo e no Rio Grande do Sul. Existe um mercado gigante nos países do Norte da África e do Oriente Médio que estão interessados nesses animais para abate”, afirmou Saldanha.

O secretário aponta que a limitação atual ao crescimento do setor no Brasil não é de demanda, mas de infraestrutura portuária. A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), que administra o Porto de Natal, confirmou que ajustou a operação para atender à nova demanda e está preparada para apoiar os embarques com infraestrutura, segurança e eficiência.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/05/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DIVULGA NOVO PRAZO DE RECEBIMENTO DE SUGESTÕES PARA REVISÃO DA AGENDA REGULATÓRIA 2025–2028

Interessados terão até o dia 22/05 para enviarem suas contribuições. Revisões periódicas promovem atualização e aprimoramento contínuo dos temas considerados prioritários para a Agência



Brasília, 14/05/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa que o formulário para recebimento de sugestões de temas que contribuirão para a revisão ordinária da Agenda Regulatória 2025–2028 ficará disponível até o dia 22/05. A iniciativa busca ampliar a participação social e incentivar que agentes do setor aquaviário, portuário e demais interessados contribuam para o aperfeiçoamento do planejamento regulatório da ANTAQ.

As revisões ordinárias permitem a atualização periódica da Agenda, com possibilidade de inclusão, exclusão, readequação ou repriorização de temas - conforme as demandas do setor regulado e as necessidades institucionais identificadas pela Agência.

Agenda Regulatória

A Agenda Regulatória 2025–2028 é o instrumento que reúne os temas prioritários que serão objeto de regulamentação e acompanhamento pela Autarquia ao longo do quadriênio. Ela foi aprovada em Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada (ROD) em dezembro de 2024 e, atualmente, contempla 21 temas distribuídos entre os eixos de navegação interior, navegação marítima e instalações portuárias.

O documento funciona como um direcionador das ações normativas da Agência, trazendo mais transparência, previsibilidade e eficiência ao processo regulatório. O acompanhamento da Agenda Regulatória pelo mercado é fator estratégico, uma vez que os temas incluídos podem resultar em revisões normativas e impactos diretos sobre operações portuárias, navegação, fiscalização, autorizações e demais atividades reguladas pela Agência.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 14/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INVESTE+ AEROPORTOS: PROGRAMA ESTENDE PRAZO PARA NOVOS NEGÓCIOS E VIABILIZA SHOPPING, CLUBE E CENTRO LOGÍSTICO NO TERMINAL DE BRASÍLIA

Aeroporto da Capital Federal ganha perfil multifuncional com novos empreendimentos



Obra de shopping no Aeroporto Internacional de Brasília emprega cerca de 650 trabalhadores e deve gerar 2 mil empregos diretos - Foto: Vosmar Rosa/MPor

As atividades no Aeroporto Internacional de Brasília agora vão muito além do embarque e desembarque de passageiros e cargas. Impulsionado pelo programa Investe+ Aeroportos, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o sítio aeroportuário da Capital Federal passa por uma transformação inédita, com investimentos superiores a R\$ 1,1 bilhão em novos empreendimentos voltados a lazer, comércio e

logística.

A partir de setembro, Brasília ganhará um modelo de shopping center inédito no país, instalado dentro do complexo aeroportuário. A obra já emprega cerca de 650 trabalhadores e deve gerar aproximadamente dois mil empregos diretos após a inauguração.

“O Investe+ Aeroportos foi criado exatamente para impulsionar novos negócios no entorno dos aeroportos, ampliando a geração de emprego, renda e desenvolvimento regional. Estamos trabalhando para que os aeroportos sejam vitrines comerciais e oportunidades para todos os brasileiros, por meio de ganhos em serviços e conveniência para a população”, ressaltou o ministro do MPor, Tomé Franca, durante visita às obras nesta quarta-feira (13).

Já o vice-presidente da concessionária Inframerica, Juan Horacio Djedjeian, celebrou a iniciativa. “Será uma experiência totalmente nova, surpreendente e com espaços abertos. Muito diferente mesmo do que se vê em um shopping comum”, disse.

Enquanto participa da construção do empreendimento, o montador de drywall Nilson Jones já projeta o futuro no espaço que ajuda a erguer. “Quero vir aqui depois para aproveitar o que construí também. Futuramente, quando eu passar aqui com minha filha, poderei dizer que participei disso, enquanto a gente toma um milk-shake ou vai ao cinema”, destacou o operário de 23 anos.

A transformação do aeroporto brasiliense é resultado direto do programa Investe+ Aeroportos, iniciativa do MPor, que amplia as possibilidades de uso comercial nos aeroportos brasileiros. O programa permite que estados, municípios e concessionárias celebrem contratos comerciais com prazos mais longos, garantindo segurança jurídica e previsibilidade para grandes investimentos privados. No caso do Aeroporto de Brasília, os empreendimentos poderão ser explorados até 2067.

Para o diretor comercial da Inframerica, Rogério Coimbra, o programa representa uma mudança no conceito tradicional dos aeroportos brasileiros. “O terminal deixa de ser apenas um local de pousos e decolagens para se tornar um espaço de convivência, lazer e serviços. O Investe+ Aeroportos cria condições para atrair empreendimentos que aproximam as pessoas desse universo aeroportuário”, afirmou.

Menos dependência de passagens

Atualmente, cerca de 60% da receita dos aeroportos brasileiros já vem de atividades comerciais desenvolvidas dentro dos terminais, enquanto 40% têm origem nas tarifas aeroportuárias. Ao estimular novas fontes de receita, o Investe+ Aeroportos fortalece o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e ajuda a reduzir a pressão sobre o custo das passagens aéreas.

“No mundo inteiro, os aeroportos estão se consolidando como centros de negócios e inovação. Com receitas acessórias mais robustas, os terminais conseguem reduzir custos operacionais e diminuir a pressão sobre as tarifas pagas pelos passageiros”, explica a diretora do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias do MPor, Clarissa Barros.

Além do shopping, o complexo aeroportuário receberá um clube com piscina de ondas, empreendimento de R\$ 450 milhões, que será anunciado em breve. Contará também com um Centro de Distribuição Logística, que receberá investimento estimado em R\$ 35 milhões e que vai fortalecer ainda mais o mercado de cargas da capital federal e do Centro-Oeste.

Desenvolvimento e preservação

Além de ampliar o potencial econômico do aeroporto, o novo shopping também aposta em soluções sustentáveis. A técnica ambiental Noeli Maria, que acompanha as obras, destaca o cuidado adotado no projeto. “Este shopping é diferente justamente pela preocupação com o meio ambiente”, afirma.

O empreendimento conta com um viveiro exclusivo para espécies nativas do Cerrado e aproximadamente três mil mudas, que serão incorporadas ao paisagismo do espaço.

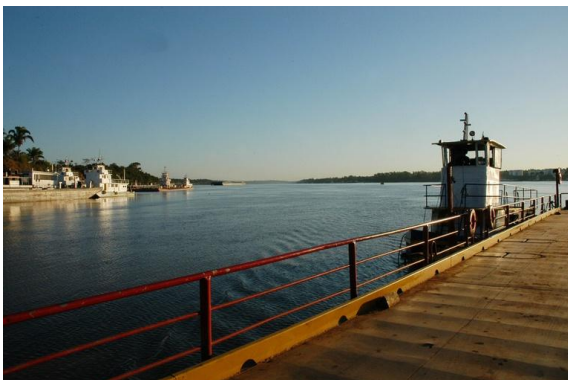
Localizado a menos de 500 metros do terminal de passageiros, o shopping terá mais de 60 mil metros quadrados de área construída, reunindo mais de 130 lojas, academia de 3 mil metros quadrados, praça de alimentação, dez restaurantes e seis salas de cinema (quatro delas VIP), além de uma supertela de cinema a céu aberto. A inauguração está prevista para 15 de setembro de 2026.

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

Data: 14/05/2026

GOVERNO FEDERAL REFORÇA AÇÕES PARA EVITAR IMPACTOS DE NOVA SECA NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA

MPor e Dnit ampliam trabalhos para garantir abastecimento, transporte de passageiros e fluxo de cargas na região Norte



Hidrovia do Rio Madeira. Foto: Divulgação/MPor

Após as secas históricas registradas em 2023 e 2024, o Governo Federal antecipou ações para reduzir os efeitos de uma possível nova estiagem na Amazônia em 2026. As medidas incluem planejamento de dragagens, manutenção hidrovial, reforço da sinalização náutica e avaliação permanente das condições de navegabilidade para evitar prejuízos ao transporte de passageiros, ao abastecimento de cidades e ao fluxo de cargas na região Norte.

Rios como o Amazonas e o Solimões registraram níveis críticos nos últimos anos, comprometendo a navegação e afetando diretamente a mobilidade e o abastecimento de municípios da região. Diante desse cenário, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) passaram a estruturar ações permanentes para períodos de seca.

O MPor, por meio da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), prepara o lançamento do Painel de Monitoramento das Hidrovias, ferramenta que permitirá acompanhar, em tempo real, as



condições de navegabilidade em diferentes regiões do país. O sistema reunirá dados hidrológicos, informações operacionais e alertas estratégicos para apoiar decisões sobre dragagem, manutenção dos canais e operação logística durante eventos climáticos extremos.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a atuação antecipada é fundamental para reduzir impactos sociais e econômicos na Amazônia. “Estamos atuando de forma preventiva para reduzir os impactos de uma possível nova seca na região. Fortalecer o acompanhamento das hidrovias e preparar previamente as ações operacionais é fundamental para garantir abastecimento, mobilidade e segurança à população que depende dos rios no dia a dia”, afirmou.

Secas históricas e impactos no Norte

As secas registradas em 2023 e 2024 provocaram efeitos diretos no abastecimento e na mobilidade na região Norte. Municípios como Manacapuru, Tabatinga, Itacoatiara e Parintins (todos no Amazonas) registraram níveis críticos dos rios, afetando o transporte de alimentos, medicamentos e água potável, além de comprometer atividades econômicas como pesca e agricultura familiar.

Em Itacoatiara, o Rio Amazonas chegou a atingir 83 centímetros em 2024. Em Parintins, os níveis chegaram a 1,9 metro, menor marca registrada em 49 anos. Além das dificuldades logísticas, a estiagem provocou isolamento de comunidades ribeirinhas e indígenas e aumentou os desafios de abastecimento em municípios dependentes do transporte hidroviário.

Segundo especialistas, eventos climáticos extremos, associados ao aumento da temperatura global e à influência do fenômeno El Niño, têm ampliado os períodos de seca na Amazônia e aumentado os desafios para a navegação na região.

Monitoramento e planejamento

Para ampliar a atuação durante períodos críticos, o MPor e o Dnit vêm reforçando o planejamento das intervenções hidroviárias em pontos considerados estratégicos para a navegação. As ações incluem acompanhamento técnico contínuo das cotas dos rios, definição antecipada de trechos prioritários para dragagem e articulação com operadores logísticos da região Norte.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a atuação preventiva é essencial para reduzir prejuízos à população amazônica. “A Amazônia depende diretamente dos rios para garantir abastecimento, mobilidade e integração regional. Por isso, o governo federal vem atuando de forma preventiva, com acompanhamento contínuo das condições de navegabilidade e planejamento das ações necessárias para reduzir impactos à população e à logística da região”, afirmou.

O diretor de Gestão Hidroviária, Eliezé Bulhões, destacou que a integração de dados e o acompanhamento técnico contínuo devem ampliar a rapidez das respostas operacionais em períodos críticos. “As secas dos últimos anos mostraram a importância de ampliar o acompanhamento técnico das hidrovias e antecipar respostas operacionais. Com maior integração das informações e monitoramento contínuo, será possível identificar pontos críticos com mais rapidez e fortalecer as ações voltadas ao transporte de passageiros, cargas e abastecimento das comunidades amazônicas”, destacou.

De acordo com o diretor do Dnit, Edme Tavares, o governo federal possui atualmente contratos permanentes de manutenção hidroviária, o que amplia a capacidade de atuação em comparação aos anos anteriores. “Hoje temos uma estrutura mais preparada para agir preventivamente. Os contratos em vigor permitem maior planejamento das intervenções necessárias para manter a navegabilidade e reduzir impactos logísticos e sociais na região amazônica”, concluiu.

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

Data: 14/05/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO ACOMPANHA DUPLICAÇÃO DA BR-116 E ANUNCIA OBRAS EM RODOVIAS DO CEARÁ, NESTA SEXTA (15)

Agenda do ministro dos Transportes inclui vistoria aos trabalhos em execução na estrada e autorização de melhorias nas BRs-402/403/CE

O ministro dos Transportes, George Santoro, estará no Ceará nesta sexta-feira (15) para vistoriar as obras de duplicação de 58,4 quilômetros da BR-116/CE, que receberão cerca de R\$ 710 milhões em recursos do Governo do Brasil para ampliar a capacidade da estrada, principal porta de entrada terrestre do estado. Na agenda, também serão anunciados novos investimentos de R\$51 milhões para aprimorar a infraestrutura rodoviária local.

Ao lado do governador do Ceará, Elmano de Freitas, o ministro acompanhará o andamento dos serviços de duplicação da BR-116/CE entre Pacajus e Boqueirão do Cesário. A obra está dividida em três lotes. Atualmente, 20% da primeira etapa, entre Pacajus e Chorozinho, já foi executada.

Durante a passagem no estado, ainda será autorizada a manutenção das BR-402/CE e BR-403/CE, entre os municípios de Umirim, Marco, Acaraú e Cruz. A intervenção contará com o montante de R\$ 51 milhões para revitalização de 160,9 quilômetros das rodovias na região litorânea do estado, com impacto direto no turismo e no escoamento da produção regional, especialmente de frutas e pescado. A melhoria viária beneficia 21 cidades.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

Visita técnica às obras da duplicação da BR-116/CE

Data: Sexta-feira, 15 de maio

Horário: às 11h

Local: BR-116, entre os km 55 e 56, próximo à fábrica de Sucos Jandaia – Pacajus (CE)

Assinatura da ordem de serviço de manutenção da BR-402/CE e da BR-403/CE

Data: Sexta-feira, 15 de maio

Horário: às 13h30

Local: Palácio da Abolição – Avenida Barão de Studart, 505, Meireles – Fortaleza (CE)

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

Data: 14/05/2026

DUPLICAÇÃO DA BR-423/PE AVANÇA COM PAVIMENTAÇÃO PREVISTA PARA COMEÇAR ATÉ JUNHO

Governo do Brasil assinou ordem de serviço em 2023; previsão é concluir 15 quilômetros ainda em 2026

A duplicação da BR-423/PE deve entrar na etapa de pavimentação até junho de 2026, com previsão de concluir 15 quilômetros no mesmo ano, no lote 1, entre São Caetano e Lajedo. O Governo do Brasil assinou a ordem de serviço em 8 de novembro de 2023, e as equipes já executam serviços de drenagem e terraplenagem. Desde a assinatura da ordem de serviço pelo Governo do Brasil, o contrato de R\$ 330,4 milhões chegou a 10% de execução.



Obras na BR-423/PE avançam no Agreste e devem melhorar a ligação com Alagoas e Bahia. - Foto: Divulgação/DNIT

A obra é uma demanda aguardada há décadas no agreste pernambucano. O trecho em execução faz parte de um corredor que liga Pernambuco a Alagoas e Bahia, integra cidades como Caruaru (PE), Ouro Branco (AL) e Paulo Afonso (BA), e beneficia diretamente cerca de 350 mil habitantes. A melhoria vai ampliar a segurança viária, dar mais fluidez ao tráfego e

reduzir custos logísticos em uma região marcada pela produção leiteira, avícola e pelo potencial turístico.

Primeiro lote tem 43,1 quilômetros

O lote 1 contempla 43,1 quilômetros entre São Caetano (PE) e Lajedo (PE). A ordem de serviço foi assinada no Palácio do Planalto pelo ex-ministro dos Transportes e senador, Renan Filho, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Duplicação completa terá 80,2 quilômetros

A intervenção na BR-423/PE foi dividida em dois lotes. Além do trecho entre São Caetano e Lajedo, o projeto prevê a ampliação de mais 40 quilômetros de pistas entre Lajedo e Garanhuns, também no interior de Pernambuco.

Ao todo, a ampliação de capacidade da BR-423/PE soma 80,2 quilômetros e tem valor estimado de R\$ 520 milhões. O orçamento de 2026 prevê R\$ 27 milhões na Lei Orçamentária Anual e R\$ 17 milhões em restos a pagar.

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

Data: 14/05/2026

PONTO DE PARADA E DESCANSO É INAUGURADO EM ARAPOTI (PR) E ELEVA PARA DEZ O TOTAL DE UNIDADES EM OPERAÇÃO NO PAÍS

Brasil já soma 52 PPDs contratados. Previsão é alcançar 90 até o fim de 2026



Espaço gratuito garante mais conforto e segurança para os caminhoneiros que percorrem as estradas brasileiras. - Foto: Anna Menezes/MT

Cinquenta e dois Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros estão previstos nos 23 leilões rodoviários já realizados pelo Ministério dos Transportes, somados aos estimados nos contratos de concessão vigentes antes de 2023. Desse total, dez já operam em estradas brasileiras geridas pelo setor privado. A unidade mais recente foi inaugurada em maio deste ano, em Arapoti, no Paraná. A estrutura foi construída pela

concessionária EPR Litoral Pioneiro, com investimento de R\$18 milhões.

O espaço está localizado na PR-092, no km 209, e conta com área de estacionamento de 16 mil metros quadrados e 61 vagas para caminhões. O PPD dispõe de refeitório, local de descanso climatizado, banheiros masculinos e femininos com vestiário e chuveiros, fraldário, acesso à internet por wi-fi e tanques de apoio.

“Essas infraestruturas são resultado de um esforço contínuo do Ministério para modernizar os modelos de negócios com a iniciativa privada, para incluir a obrigação de construção de Pontos de Parada de Descansos gratuitos, seguros e equipados, a fim de apoiar os motoristas profissionais nas estradas do país com condições mais dignas de trabalho”, destacou a Secretária Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), Viviane Esse.

Ritmo constante

A carteira de ativos do Ministério dos Transportes prevê 35 certames do modal. Com esses contratos e os projetos futuros estruturados pela SNTR, a expectativa do Governo do Brasil é chegar a mais de 90 PPDs em rodovias administradas por concessionárias.



Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 14/05/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A REFORMA TRIBUTÁRIA COMO PROPULSOR DA AVIAÇÃO REGIONAL DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A declaração do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, nessa quarta-feira, dia 13, joga luz sobre um gargalo crítico para a conectividade do Brasil: o encolhimento das rotas aéreas domésticas, que atingiram em 2025 o menor patamar em treze anos. A proposta de regulamentação da Lei Complementar 214 surge como uma tentativa de reverter esse cenário, ao utilizar incentivos fiscais para tornar viável o que a “lógica fria” do mercado muitas vezes descarta. Ao propor uma redução de 40% no IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e na CBS (Contribuição Social sobre Bens e Serviços) para empresas aéreas que dediquem metade de sua oferta de assentos para voos ao interior, o Governo busca transformar o sistema tributário em uma ferramenta de política social e integração territorial.

A essência da proposta do Ministério de Portos e Aeroportos está em mudar o tratamento tributário que o setor recebe: em vez de tributar cada trecho isoladamente, o Governo quer enxergar a malha aérea como uma rede integrada. Essa abordagem reconhece que o voo que liga uma pequena cidade na Amazônia Legal a um grande centro dificilmente se sustenta sem o suporte financeiro das rotas de alta densidade. É o chamado “subsídio cruzado” institucionalizado, permitindo que a rentabilidade dos grandes eixos financie a capilaridade necessária para que o Brasil deixe de ter apenas 163 aeroportos com voos regulares em um universo de mais de 500 terminais públicos.

Os números da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) que embasam a medida são um alerta para a urgência de novos modelos: com apenas 0,47 passagem por habitante ao ano, o brasileiro voa metade do que o colombiano, reflexo de um mercado altamente concentrado e com custos operacionais pressionados. A ideia de que o benefício fiscal incida sobre bilhetes com origem ou destino em localidades prioritárias cria um mecanismo objetivo para baratear o acesso ao transporte

aéreo onde ele é mais necessário. No entanto, o sucesso dessa empreitada depende de um ajuste fino com o Ministério da Fazenda, para garantir que a medida seja implementada via regulamentação infralegal, evitando novas batalhas legislativas.

O Brasil enfrenta o desafio de democratizar o céu em um ambiente de fragilidade financeira das grandes operadoras. Ao vincular o desconto de impostos ao desempenho operacional verificado pela Anac, o Governo tenta criar um incentivo “ágil e seguro” que estimule a concorrência e a entrada de novas rotas. Se a proposta prosperar, a aviação regional poderá finalmente deixar de ser um setor de nicho para se tornar o motor de uma conectividade que alcance os rincões do País, transformando a reforma tributária no combustível que faltava para as hélices do desenvolvimento regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - COMO A GUERRA NO ORIENTE MÉDIO VAI AFETAR OS CONTRATOS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL



RENATO FERNANDES DE CASTRO

Advogado, mestre em Direito e Economia pela Universidade de Lisboa e sócio da área de Energia e Infraestrutura do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados.
opinio@portalbenews.com.br

Todos sabemos que a guerra iniciada entre os Estados Unidos e o Irã em fevereiro provocou uma forte e esperada pressão sobre o mercado internacional de petróleo. Em pouco mais de dois meses, o preço do barril Brent saltou de aproximadamente US\$ 70 para patamares próximos de US\$ 110, acumulando valorização superior a 50%. O movimento reacendeu preocupações globais relacionadas à inflação, segurança energética e desaceleração econômica, especialmente em países fortemente dependentes de derivados do petróleo.

Quando se fala em petróleo, os efeitos colaterais se dão em cadeia. Em todo o mundo, o aumento do petróleo impacta diretamente o preço dos combustíveis, especialmente o diesel e a gasolina, além de elevar custos logísticos e industriais em toda a cadeia produtiva. Mas o tema é muito mais complexo. No campo da infraestrutura brasileira, os reflexos já atingem de forma significativa os contratos de infraestrutura estruturados por concessões e parcerias público-privadas (PPPs), cujas premissas financeiras dependem de projeções de longo prazo.

Entre os setores mais afetados está a infraestrutura rodoviária. Grande parte das obras de manutenção, recuperação e ampliação de rodovias depende do CAP (Cimento Asfáltico de Petróleo), principal insumo da pavimentação asfáltica. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor), materiais betuminosos podem representar entre 25% e 40% do custo total de pavimentação, a depender das características técnicas do projeto.

A alta abrupta dos insumos derivados do petróleo passou, assim, a pressionar contratos públicos e privados, elevando custos de execução e ampliando o risco de desequilíbrios econômico-financeiros. Em última análise, trata-se de uma inflação específica, cujo impacto direto poderá se dar no aumento dos pedágios.

O problema é particularmente sensível nas obras públicas federais, cujo reajuste contratual geralmente ocorre apenas de forma anual. Na prática, empresas contratadas acabam absorvendo por longos períodos aumentos expressivos de custos sem imediata recomposição financeira.

Nesse contexto, ganha destaque o princípio do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, previsto no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal e regulamentado pela Lei nº 14.133/2021. O instituto busca preservar a equivalência entre os encargos assumidos pelo contratado e a remuneração originalmente pactuada, impedindo que fatos extraordinários e imprevisíveis inviabilizem a execução contratual.



A doutrina administrativista brasileira reconhece que guerras, crises internacionais e choques abruptos de preços de commodities podem configurar hipóteses aptas a justificar reequilíbrio contratual, à luz da teoria da imprevisão. O atual cenário no Oriente Médio reúne elementos que reforçam essa interpretação, uma vez que o aumento do petróleo decorre de evento superveniente, externo à vontade das partes e com repercussão global.

Diante da gravidade do cenário, entidades representativas do setor, como a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias e a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), passaram a defender medidas emergenciais junto ao Governo Federal. Entre as alternativas debatidas, está a adoção temporária de reajustes mensais nos contratos administrativos de obras públicas, como forma de reduzir o descompasso entre o aumento dos custos e a recomposição financeira.

O argumento das empresas é que o modelo anual de reajustes se mostra incompatível com a intensidade das oscilações atualmente verificadas. Em contratos celebrados com margens reduzidas, a demora para recomposição pode comprometer a continuidade das obras e aumentar o risco de paralisações.

A situação guarda semelhanças com os efeitos econômicos observados durante a pandemia da Covid-19 e no contexto da guerra entre Rússia e Ucrânia, períodos em que houve forte volatilidade no preço de insumos estratégicos. A experiência recente levou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a discutir mecanismos regulatórios específicos para tratamento de variações extraordinárias de preços em contratos de concessão rodoviária, como a Deliberação nº 130, de 10 de abril de 2025.

Os contratos mais recentes já passaram a prever mecanismos de compartilhamento de riscos relacionados a oscilações excepcionais de insumos como diesel e CAP. Além disso, instrumentos como o reequilíbrio cautelar permitem antecipar compensações financeiras antes mesmo da conclusão definitiva da análise administrativa pelos órgãos reguladores, evitando deterioração dos contratos e paralisação de serviços essenciais.

Nas concessões rodoviárias federais, a existência desses instrumentos tende a reduzir parte dos impactos econômicos. Já nas obras custeadas diretamente pelo orçamento público, o cenário é mais complexo em razão da rigidez procedimental, das limitações orçamentárias e da ausência de mecanismos automáticos de recomposição.

Sob a ótica macroeconômica, o problema ultrapassa os interesses das construtoras e concessionárias. O modal rodoviário continua predominante no Brasil e responde por parcela significativa, algo em torno de 60%, do transporte de cargas no país.

Assim, o aumento dos custos de manutenção e expansão da malha viária possui potencial de pressionar cadeias logísticas, elevar preços e afetar a competitividade da economia nacional.

Além disso, o encarecimento das obras pode comprometer cronogramas estratégicos de concessões e investimentos previstos em programas federais de infraestrutura. Em um ambiente de restrição fiscal, a necessidade de reequilíbrios contratuais também produz impactos relevantes sobre as contas públicas.

O atual cenário deverá intensificar debates sobre as matrizes de riscos em contratos administrativos e concessões. A recorrência de eventos geopolíticos extremos evidencia a necessidade de mecanismos mais modernos de compartilhamento de riscos, revisão extraordinária e atualização dinâmica de índices setoriais vinculados a commodities estratégicas.

Ao mesmo tempo, o Poder Público precisará equilibrar a preservação dos investimentos em infraestrutura com os princípios da responsabilidade fiscal, eficiência e modicidade tarifária. A resposta jurídica e regulatória ao atual cenário será decisiva para garantir segurança jurídica, continuidade das obras e atratividade dos investimentos no setor rodoviário brasileiro.

Renato Fernandes de Castro e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

O ATUAL CENÁRIO DEVERÁ INTENSIFICAR DEBATES SOBRE AS MATRIZES DE RISCOS EM CONTRATOS ADMINISTRATIVOS E CONCESSÕES. A RECORRÊNCIA DE EVENTOS GEOPOLÍTICOS EXTREMOS EVIDENCIA A NECESSIDADE DE MECANISMOS MAIS MODERNOS DE COMPARTILHAMENTO DE RISCOS, REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E ATUALIZAÇÃO DINÂMICA DE ÍNDICES SETORIAIS VINCULADOS A COMMODITIES ESTRATÉGICAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - FLÁVIO COBRA DINHEIRO DE VORCARO: “ESTAREI CONTIGO”

Em áudio enviado ao dono do Banco Master, Flávio Bolsonaro cobrou valor que estava atrasado para custear filme sobre seu pai

Do Estadão Conteúdo



Antes da divulgação do áudio, Flávio Bolsonaro chegou a negar que tinha conversado com Vorcaro

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato nas eleições presidenciais deste ano, trocou mensagens com o banqueiro Daniel Vorcaro pedindo dinheiro para ajudar a bancar a produção de um filme sobre a vida do pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro.

Mensagens por escrito e áudio dos contatos de Flávio com o dono do Banco Master foram reveladas nesta quarta-feira, 13, pelo site Intercept Brasil.

O Estadão confirmou com fontes que têm acesso à investigação que os diálogos de Flávio Bolsonaro com Vorcaro divulgados pelo site são autênticos. Eles fazem parte da extração do conteúdo do primeiro telefone celular do banqueiro, apreendido pela Polícia Federal (PF) na primeira fase da Operação Compliance Zero.

Segundo o site, teria havido uma negociação para que Vorcaro ajudasse com uma contribuição equivalente a US\$ 24 milhões e que já teriam sido feitos pagamentos até 2025 no valor de US\$ 10 milhões. O Estadão confirmou que esses valores estão referidos nos documentos contidos na investigação do caso Master.

A extração integral desse conteúdo foi compartilhada com a defesa de Vorcaro em fevereiro, por ordem do Supremo Tribunal Federal (STF). Até o momento, a PF não realizou nenhuma diligência ou abriu investigação para apurar esses fatos específicos envolvendo Flávio.

No final da manhã desta quarta, o senador foi questionado por repórter do Intercept quando o político deixava o STF após encontro com o presidente da Corte, Edson Fachin. “É mentira, de onde você tirou isso?”, afirmou, dando uma gargalhada e se afastando do local onde respondia perguntas de jornalistas.

Depois, o jornalista diz que o Intercept divulgaria mensagens de Flávio Bolsonaro pedindo dinheiro a Vorcaro. Ele chama o repórter de militante e diz: “É mentira, pelo amor de Deus, de onde você tirou isso? É dinheiro privado, dinheiro privado, dinheiro privado”.

Mais tarde, o Intercept Brasil divulgou o áudio em que o senador pede dinheiro para o dono do Banco Master para pagar despesas com o filme Dark Horse.



“Fico sem graça de ficar te cobrando, mas é que está em um momento muito decisivo do filme e como tem muita parcela para trás, está todo mundo tenso, preocupado”, diz Flávio no áudio divulgado.

Nas mensagens obtidas pelo Intercept, Flávio Bolsonaro escreve ainda a Vorcaro: “Irmão, estou e estarei contigo sempre, não tem meia conversa entre a gente. Só preciso que me dê uma luz! Abs”.

A mensagem teria sido enviada no dia 16 de novembro de 2025. No dia seguinte, Vorcaro foi preso por suspeita de operações fraudulentas envolvendo o banco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

A GRAVAÇÃO

O vazamento de uma conversa entre o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) com o banqueiro Daniel Vorcaro, do Banco Master, na qual o primeiro pede recursos ao segundo para a produção de um filme sobre a vida de seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro, abalou profundamente o cenário político da direita brasileira nessa quarta-feira. Para lideranças do PL, o estrago político-eleitoral para a pré-candidatura de Flávio à Presidência pode ser irreversível. Por outro lado, deve impulsionar a campanha do ex-governador de Minas Gerais Romeu Zema (Novo).

SEM PERDA DE TEMPO

Entre as lideranças partidárias, a aposta majoritária é de que o ex-governador de Minas Gerais será o maior beneficiado nas próximas pesquisas de intenção de voto. Zema não perdeu tempo e adotou uma postura agressiva nas redes sociais, classificando o pedido de dinheiro de Flávio como “imperdoável” e “um tapa na cara dos brasileiros de bem”.

O PLANO DE ZEMA

A estratégia de Zema foca em recuperar o selo de “único candidato verdadeiramente antissistema”, distanciando-se tanto do governo atual quanto dos escândalos que agora orbitam a família Bolsonaro e o Centrão. Para o setor produtivo, Zema representa uma continuidade do liberalismo econômico, mas com uma roupagem de gestão austera e livre dos vícios da articulação política tradicional de Brasília.

COMBATE À ESTIAGEM

O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos e do Dnit, estruturou um plano de contingência antecipado para enfrentar a ameaça de uma nova estiagem severa na Amazônia em 2026. Após os recordes negativos de 2023 e 2024, que isolaram comunidades e travaram o escoamento de insumos, o foco agora é a prevenção operacional. As medidas centrais incluem um cronograma robusto de dragagens estratégicas, reforço na sinalização náutica e a manutenção contínua das hidrovias para garantir que rios vitais, como o Amazonas e o Solimões, permaneçam navegáveis mesmo sob níveis críticos de profundidade.

MONITORAMENTO

A grande inovação para este ciclo é o lançamento do Painel de Monitoramento das Hidrovias, desenvolvido pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN). Esta ferramenta permitirá o acompanhamento em tempo real das condições hidrológicas e operacionais em todo o país, gerando alertas que subsidiarão decisões rápidas sobre intervenções nos canais e logística de abastecimento. Segundo o ministro Tomé Franca, o objetivo é evitar que o transporte de passageiros e o fluxo de cargas sejam interrompidos, protegendo a segurança alimentar e econômica dos municípios que dependem exclusivamente do modal hidroviário no Norte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - FLÁVIO NEGA TER OFERECIDO VANTAGENS

Pré-candidato à Presidência admite que procurou Vorcaro, mas apenas para cobrar verba de patrocínio do filme Dark Horse, sobre Jair Bolsonaro

Do Estadão Conteúdo



O senador usou o argumento de que o patrocínio envolvia recursos privados, e não públicos

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, admitiu nesta quarta-feira, 13, ter procurado o dono do Master, Daniel Vorcaro, para pedir financiamento para o filme sobre o pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL-RJ). Flávio nega, porém, ter recebido ou oferecido vantagens ao banqueiro.

“Conheci Daniel Vorcaro em dezembro de 2024, quando o governo Bolsonaro já havia acabado, e quando não existiam acusações nem suspeitas públicas sobre o banqueiro. O contato é retomado quando há atraso no pagamento das parcelas de patrocínio necessárias para a conclusão do filme. Não ofereci vantagens em troca”, declarou o senador, em nota publicada. O senador também publicou o conteúdo em vídeo nas redes sociais.

O senador usou o argumento de que o patrocínio envolvia recursos privados, e não públicos. “O queacon teceu foi um filho, procurando patrocínio PRIVADO para um filme PRIVADO sobre a história do próprio pai. Zero de dinheiro público. Zero de lei Rouanet”, falou.

Nas redes sociais, Flávio disse também ter procurado outros investidores e que o filme está pronto. O senador repetiu a estratégia de usar o caso Master para criticar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), seu adversário na campanha.

“Não promovi encontros privados fora da agenda. Não intermediei negócios com o governo. Não recebi dinheiro ou qualquer vantagem. Isso é muito diferente das relações espúrias do governo Lula e seus representantes com Vorcaro. Por isso, reitero, CPI do MASTER JÁ”, continuou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - PRODUTORA E FRIAS NEGAM PATROCÍNIO DO BANQUEIRO AO FILME

Do Estadão Conteúdo



O deputado Mário Frias (PL-SP), que é produtor executivo do filme, disse que “não há um único centavo do sr. Daniel Vorcaro em Dark Horse”

O deputado Mário Frias (PL-SP) e a produtora responsável pelo filme que retrata a carreira política de Jair Bolsonaro divulgaram nota para negar que o banqueiro Daniel Vorcaro tenha contribuído com recursos para a produção cinematográfica.

As explicações de Frias, que é produtor executivo do filme, e da Goup Entertainment contradizem o conteúdo da nota divulgada pelo senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

Flagrado em conversa com Vorcaro, o senador disse que pediu dinheiro porque havia “atraso no pagamento das parcelas de patrocínio necessárias para a conclusão do filme”.

Já Frias e a produtora Goup asseguram que não há recursos do banqueiro na produção. Em nota, o deputado bolsonarista diz que “não há um único centavo do sr. Daniel Vorcaro em Dark Horse”, título do filme sobre Jair Bolsonaro que será lançado em setembro deste ano.

“E, ainda que houvesse (dinheiro de Vorcaro) não haveria problema algum: trata-se de relação estritamente privada, entre adultos capazes, sem um único real de dinheiro público envolvido. E, na época, não havia qualquer suspeita sobre ele e seu banco”, sustenta o deputado.

A empresa responsável pela produção do filme Dark Horse repetiu o mesmo argumento de que não recebeu dinheiro de Vorcaro. “A Goup Entertainment afirma categoricamente que, dentre os mais de uma dezena de investidores que compõem o quadro de financiadores do longa-metragem Dark Horse, não consta um único centavo proveniente do sr. Daniel Vorcaro, do Banco Master ou de qualquer outra empresa sob o seu controle societário”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/05/2026

POLÍTICA - VORCARO JÁ ERA INVESTIGADO QUANDO FLÁVIO O PROCUROU

Ao contrário do que o senador alega, conversa aconteceu três meses após as investigações sobre as fraudes do Master virem à tona

Do Estadão Conteúdo



Daniel Vorcaro foi preso pela Polícia Federal por suspeitas de fraudes no Banco Master um dia após ser cobrado por Flávio Bolsonaro

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, conversava com o banqueiro Daniel Vorcaro quando as investigações da Polícia Federal (PF) e da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) sobre as fraudes do Banco Master já eram de conhecimento público.

Nesta quarta-feira, 13, foram reveladas mensagens por escrito e áudio dos contatos de Flávio com o banqueiro pelo site Intercept Brasil. O Estadão confirmou com os diálogos são autênticos. O próprio Flávio admitiu os

fontes que têm acesso à investigação que os pedidos e defendeu se tratar de “patrocínio”.

Segundo a reportagem do Intercept, no dia 16 de novembro de 2025 o senador pediu dinheiro para o banqueiro para pagar despesas com o filme Dark Horse, que trata da vida de seu pai, Jair Bolsonaro (PL):

“Fico sem graça de ficar te cobrando, mas é que está em um momento muito decisivo do filme e como tem muita parcela para trás, está todo mundo tenso, preocupado”, diz Flávio no áudio divulgado. Nas mensagens, Flávio Bolsonaro escreve ainda a Vorcaro: “Irmão, estou e estarei contigo sempre, não tem meia conversa entre a gente. Só preciso que me dê uma luz! Abs”.

Essa conversa aconteceu três meses após as investigações sobre as fraudes do Master virem à tona. Conforme revelou o Estadão, no dia 20 de agosto de 2025, uma investigação da CVM apontou pela primeira vez a suspeita de crimes financeiros na gestão do Master, por meio de investimentos milionários fraudulentos que inflaram o patrimônio da instituição e permitiram o aporte de recursos em empresas vinculadas à família de Vorcaro.



No dia 30 de setembro de 2025, a Polícia Federal abriu um inquérito para apurar suspeitas de crimes envolvendo a gestão do Banco e a tentativa de compra pelo Banco de Brasília (BRB) - que já havia sido rejeitada pelo Banco Central no início do mês. O tema foi noticiado pela mídia nacional.

Cerca de dois meses depois, Flávio contatou Vor caro para “cobrar” os pagamentos para a produção do filme. No dia seguinte a essa conversa, em 17 de novembro de 2025, Vorcaro foi preso por suspeita de operações fraudulentas envolvendo o banco. O Master foi liquidado no dia 18 de novembro de 2025.

Os áudios e as mensagens das conversas de Flávio Bolsonaro com Daniel Vorcaro fazem parte da extração do conteúdo do primeiro telefone celular do banqueiro, apreendido pela PF na primeira fase da Operação Compliance Zero.

Doação a Jair

Vale lembrar que, em março deste ano, foi noticiado que o cunhado de Vorcaro, o pastor Fabiano Zettel havia feito uma doação de R\$ 3 milhões para a campanha presidencial de Jair Bolsonaro. Na ocasião, Flávio afirmou à CNN que “a conta do Banco Master está longe de chegar perto da direita”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - ÁUDIO GERA PERPLEXIDADE ENTRE ALIADOS: “É IMPERDOÁVEL”, DIZ ZEMA

Do Estadão Conteúdo

O vazamento do áudio da conversa de Flávio Bolsonaro com Daniel Vorcaro já mexeu com a campanha do senador à Presidência da República. A notícia caiu como uma bomba entre os aliados e desarranjou a equipe, gerando perplexidade e irritação.

A relação próxima de Flávio com o banqueiro era desconhecida por aliados próximos. Interlocutores admitem que o caso fragilizou a imagem do senador, levantando dúvidas se ele conseguirá manter sua pré-candidatura presidencial para 2026, com alguns setores cogitando o retorno de outros nomes.

Alguns aliados, como o deputado Sóstenes Cavalcante e o ex-vereador Fernando Holiday, tentaram minimizar o impacto, afirmando que as explicações de Flávio foram claras e que procurar financiamento privado não é ilegal.

Nesta quarta-feira, houve uma reunião de emergência com a equipe e aliados do senador. Ele saiu sem falar nada com a imprensa. Em outro carro saiu o coordenador da campanha de Flávio, Rogério Marinho (PL-RJ). O presidente do PL, Valdemar Costa Neto já havia deixado o local.

O ex-governador de Minas Gerais e pré-candidato à Presidência da República, Romeu Zema (Novo), reagiu nas redes sociais. “Flávio Bolsonaro, ver você cobrando dinheiro do Vorcaro é imperdoável. É um tapa na cara dos brasileiros de bem. Não adianta criticar as práticas de Lula e do PT e fazer a mesma coisa. Para mudar o Brasil, é preciso credibilidade.”

Flávio e Zema disputam o eleitorado bolsonarista, mas o ex-governador mineiro vinha adotando cautela ao marcar diferenças em relação ao filho do ex-presidente. Na semana passada, Zema descartou a possibilidade de ser vice na chapa de Flávio.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - BOULOS DEFENDE CASSAÇÃO DE FLÁVIO

Ministro da Secretaria-Geral da Presidência diz que pedido de dinheiro do senador a Vorcaro é muito grave. “Esse cidadão quer ser presidente?”

Do Estadão Conteúdo



Boulos destacou que a conversa aconteceu um dia antes de Vorcaro ser preso. “Ou seja, todas as investigações já eram públicas”

O ministro da Secretaria- -Geral da Presidência, Guilherme Boulos, defendeu a cassação do mandato do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à presidência da República, após o site The Intercept Brasil ter publicado uma reportagem que diz o filho do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) negociou R\$ 134 milhões com o empresário para bancar um filme.

“É muito grave. Nós não estamos falando de ilação, de suspeita, de delação sem prova. Aqui nós estamos falando de um áudio”, declarou Boulos à imprensa. “A não ser que se diga que esse áudio é mentiroso, que não é a voz do senador Flávio Bolsonaro, ou que o áudio foi adulterado, se esse áudio, de fato, é do Flávio Bolsonaro, a discussão não é nem só sobre CPI, é sobre o mandato dele no Senado, que tem que ser cassado”, continuou.

O ministro reiterou: “A não ser que seja adulterada, que ele diga que alguém imitou a voz dele, ele não tem condição de permanecer como senador da República. Tem que ser cassado”. As declarações ocorreram enquanto saía da comissão especial sobre o fim da escala 6x1 na Câmara dos Deputados, em Brasília.

Boulos também frisou que, de acordo com a reportagem, Flávio enviou uma mensagem a Vorcaro em que disse “estarei contigo sempre” um dia antes da prisão do banqueiro. Para o ministro, não se trata de um “caso comezinho”.

“Esse cidadão quer ser presidente do Brasil? Pedindo R\$ 134 milhões? Não foi a qualquer tempo, é importante dizer, porque poderia dizer que ele não sabia do que estava em jogo. Foi um dia antes de ele ser preso. Ou seja, todas as investigações já eram públicas.”

Muito dinheiro

A deputada Jandira Feghali (PCdoB-RJ) também defendeu que o Conselho de Ética do Senado avalie a cassação do mandato de Flávio Bolsonaro. A parlamentar questionou o destino dos recursos mencionados nas conversas.

“Para filme, esse dinheiro não foi. Quem é que enriqueceu com esse dinheiro?”, afirmou em coletiva de imprensa. Segundo a deputada, o montante pedido por Flávio a Vorcaro seria muito mais que o necessário para custear um filme comum.

CPI

O líder do PT na Câmara, Pedro Uczai (SC), disse ainda que a base governista não teme a ampliação das apurações. “Não temos nenhuma preocupação. Investigue todos, doa a quem doer”, declarou, ao defender a instalação de uma CPI e de uma CPMI para investigar a relação entre o Banco Master, agentes políticos e possíveis irregularidades financeiras.

Uczai classificou como “grave” a proximidade entre Flávio e Vorcaro, especialmente diante da condição do senador como possível nome da direita para a disputa presidencial de 2026. “É grave um pré-candidato à Presidência da República fazendo relação direta com o dono do Banco Master”, afirmou.

Ao comparar a conduta do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) com a de Flávio, o petista afirmou que, quando Daniel Vorcaro buscou interlocução com o governo federal, Lula teria adotado postura institucional. “O presidente Lula não pediu R\$ 134 milhões para fazer um filme. Quando foi consultado, pediu investigação técnica do Banco Central”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - “NÃO FOI POR FALTA DE AVISO”, DIZ HADDAD

Do Estadão Conteúdo

O pré-candidato ao governo de São Paulo e ex-ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), reagiu nesta quarta-feira, 13, ao áudio divulgado pelo Intercept Brasil em que o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) pede dinheiro ao banqueiro Daniel Vercaro para financiar o filme Dark Horse, sobre o ex-presidente Jair Bolsonaro.

“Com todo respeito ao direito de defesa, eles vão para a cadeia” diz Haddad. “Vão para a cadeia depois do devido processo legal, da sentença transitada em julgado, tudo bem bonitinho. Porque isso vai revelar um esquema de crime organizado que, quando revelado na sua inteireza, vai demonstrar quem efetivamente rouba o Brasil.”

No vídeo antigo republicado, Haddad citava a Operação Carbono Oculto, realizada no fim de agosto, que desbaratou uma quadrilha na área de combustíveis e fundos. Na ocasião, afirmou que as investigações iriam revelar, “devagarzinho”, um esquema de crime organizado capaz de demonstrar “quem efetivamente rouba o Brasil”. “Não foi por falta de aviso”, escreveu o petista na legenda da publicação.

O áudio de Flávio a Vercaro é datado de 8 de setembro. Na gravação, o senador diz ao banqueiro que estava “sem graça” de cobrá-lo, mas alegava que o filme vivia um momento decisivo e acumulava parcelas em atraso. O senador também afirmou que havia tensão em torno de pagamentos ao ator Jim Caviezel, que interpreta Bolsonaro, e ao diretor Cyrus Nowrasteh.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - 6X1: MOTTA DECIDE VOTAR PL DO GOVERNO

Segundo o presidente da Câmara, projeto será necessário para adequar a legislação às mudanças e será votado junto com a PEC em tramitação

Do Estadão Conteúdo



Motta afirma que o encaminhamento será pela redução da jornada de trabalho de 44 horas para 40 horas, com dois dias de descanso e sem redução salarial

O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos- -PB), decidiu nesta quarta- -feira, 13, votar o projeto de lei enviado pelo governo Lula sobre redução da jornada de trabalho junto com a proposta de emenda à Constituição sobre o tema que tramita na Casa legislativa.

O deputado gravou um vídeo ao lado dos ministros das Relações Institucionais, José Guimarães, e do Trabalho, Luiz Marinho, após reunião na Residência Oficial da Câmara.

Além deles, também participaram do encontro o ministro do Planejamento, Bruno Moretti, o presidente da comissão especial que debate a PEC, Alencar Santana (PT-SP), o relator, Leo Prates (Republicanos-BA), o líder do governo na Câmara, Paulo Pimenta (PT-RS), e os deputados Reginaldo Lopes (PT-MG) e Luiz Gastão (PSD-CE).

No vídeo, Motta afirma que o encaminhamento da PEC será pela redução da jornada de trabalho de 44 horas para 40 horas, com dois dias de descanso e sem redução salarial. “Nós queremos também fortalecer as convenções coletivas, para que elas possam tratar das particularidades de cada setor”, disse.



Segundo o presidente da Câmara, o projeto enviado pelo governo será necessário para adequar a legislação às mudanças que serão feitas à Constituição pela redução da jornada de trabalho.

O projeto enviado pelo governo tem urgência constitucional, o que significa que precisaria ser votado até o final de maio sob risco de travar a pauta da Câmara.

Segundo o cronograma, os dois textos devem ser votados praticamente juntos. A PEC deve ser votada no dia 26 na comissão especial e no dia 27 no plenário.

A urgência também seria importante para manter a pressão sobre o Senado. Em entrevista na terça-feira, 12, o ministro da Secretaria- -Geral da Presidência, Guilherme Boulos, manifestou preocupação com a tramitação do texto no Senado.

“É um perigo votar na Câmara a PEC e não votar o PL com urgência constitucional e, como a PEC não tem urgência constitucional, ela é aprovada na Câmara, mas fica dormindo em berço esplêndido no Senado. Esse é um risco real que a sociedade precisa estar atenta para evitar que isso aconteça”, disse ele.

Marinho

Durante coletiva de imprensa para comentar os dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais), Marinho defendeu que somente a PEC não conseguiria fazer ajuste de jornada.

“Você delega a um projeto de lei a lei específica sobre o assunto esse conjunto dos demais eventuais detalhamentos e complementos que a Constituição delegará à legislação ordinária” disse o ministro. “E seguramente a lei delegará outras questões para as convenções coletivas.”

O deputado Alencar Santana também saiu em defesa do projeto do governo e afirmou que o texto “tem detalhes que as propostas constitucionais não trazem corretamente”.

“Isso é matéria de projeto de lei. Então o presidente Hugo Motta também dará sequência a esse projeto para que ele possa também com serenidade ser aprovado e a gente assegurar de fato os ganhos aos trabalhadores a partir da discussão que nós estamos trabalhando”, disse o parlamentar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

POLÍTICA - MINISTRO É CONTRA PERÍODO DE TRANSIÇÃO PARA EMPRESAS

Do Estadão Conteúdo

O ministro da Secretaria- -Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou que o governo é contra qualquer tipo de regime de transição para as empresas terem mais tempo de adaptação ao fim da escala 6x1.

As declarações ocorreram à imprensa, nesta quarta-feira, 13, enquanto chegava à comissão especial sobre a redução da jornada de trabalho, na Câmara dos Deputados, em Brasília.

Boulos sustentou que 37 milhões de brasileiros não têm direito a dois dias semanais de descanso e afirmou que há um “terrorismo patronal” contra a proposta. “Não tem que ter transição. Nosso governo não defende nenhum tipo de transição para estabelecer a escala 5x2 e 40 horas semanais. Sabe por quê? Quando aprovam medidas para beneficiar empresários, não tem transição”, declarou.

O ministro também disse que o papel de conversar com o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), sobre a aprovação do projeto ainda neste ano é do ministro da Secretaria de Relações Institucionais, José Guimarães. “Esse papel é do ministro Guimarães, meu colega, que faz a relação com o Poder Legislativo”, afirmou.

Boulos acrescentou: “Agora, o Lula mandou o projeto de lei com regime de urgência justamente para colocar um prazo para essa discussão, para isso não ser a perder de vista.”

O ministro se refere ao projeto de lei enviado pelo governo, enquanto a comissão especial debate a proposta no formato de PEC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

BRASIL EXPORT - HIDROVIAS, PORTOS E FERROVIAS PAUTAM 4ª EDIÇÃO DO MERCOSUL

Autoridades e representantes do setor discutirão integração logística e cadeias de suprimento entre países do Mercosul

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Entre os painéis previstos nesta edição do fórum Mercosul Export estão discussões sobre os desafios da malha ferroviária do Cone Sul, o papel das hidrovias na integração regional

A integração logística regional, a expansão das hidrovias, a conectividade ferroviária, a competitividade das cadeias de suprimento e os desafios dos setores de energia e mineração estarão entre os principais temas

da 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 encontro reunirá autoridades, executivos e representantes dos setores de infraestrutura, logística, transporte e comércio exterior dos países do Mercosul.

A programação terá início com uma sessão solene de abertura que reunirá representantes diplomáticos, dirigentes do setor e autoridades regulatórias 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; além de representantes da Embaixada do Brasil em Buenos Aires, da Armada Nacional do Uruguai e da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI).

Ao longo do primeiro dia, o fórum terá debates sobre temas considerados centrais para a infraestrutura regional. Entre os painéis previstos estão discussões sobre os desafios da malha ferroviária do Cone Sul, o papel das hidrovias na integração regional e a conectividade entre portos e terminais na competitividade das cadeias de suprimento sul-americanas.

A agenda também inclui uma edição do InfraJur, encontro voltado ao direito da infraestrutura, logística, energia e mineração, além de debates sobre integração logística regional e desafios para a distribuição e comercialização nos setores de energia e mineração.

Também está prevista uma palestra conduzida pelo diretor da ANTT, Alex Azevedo, sobre o papel da BR-277 e do projeto da Nova Ferroeste em um corredor multimodal transcontinental, além de uma apresentação do consultor portuário Luis Claudio Montenegro sobre o cenário regulatório dos portos argentinos.

No segundo dia, os participantes farão visitas técnicas às instalações da DPW Terminales Río de la Plata e ao hub logístico da Andreani, em Pacheco, com atividades voltadas ao acompanhamento operacional e à integração entre executivos do setor logístico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

MERCOSUL 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: Fabricio 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 Arreseygor, 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; Gilmara 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. Debatedore: 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 Interbargo; Guillermo Valles, Ex-embaxador 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 ABEPR e do Conselho do Mercosul Export; Fabio Siccherino, CEO da DPW Brasil; Iván Martín Amas, Diretor de Negócios da Andreani; Ricardo Buteri, 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 Rio 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-embaxador 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 ABEPR e do Conselho do Mercosul Export

18h00 Encerramento

15 | MAIO | SEXTA-FEIRA

08h00 Embarque no Casasar Recoleta

08h15 Chegada à DPW - Terminales Rio de la Plata

08h30 Recepção, apresentação e visita às instalações

10h00 Saída da DPW - Terminales Rio 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: 14/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - NORDESTE AMPLIA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA PUXADO POR COMBUSTÍVEIS

Carga de petróleo e derivados refinados cresce 29,59% em fevereiro e impulsiona avanço de 6,68% na movimentação dos portos da região, que somaram 9 milhões de toneladas

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A principal carga movimentada na região foi petróleo e derivados sem óleo bruto, ou seja, produtos refinados, num total de 2,1 milhões de toneladas movimentadas no período

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.

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: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - WILSON SONS LANÇA REBOCADOR DE 70 TONELADAS DE TRACÇÃO PARA OPERAR EM SANTOS

WS Capella é a segunda embarcação de nova série construída no estaleiro do Guarujá e será utilizada em manobras de grandes navios no maior porto da América Latina

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



Equipado com propulsão azimutal e tração estática de 70 toneladas, o novo rebocador é capaz de operar com navios de grande porte em manobras de atracação e desatracação

A Wilson Sons realizou, nesta quarta-feira (13), no estaleiro da companhia em Guarujá (SP), a cerimônia de lançamento do rebocador WS Capella, segunda embarcação de uma nova série composta por três unidades de alta potência.

Construído no próprio estaleiro da empresa, o WS Capella segue o mesmo padrão do WS Halcyon, lançado em janeiro, e integra a classe ASD 2312 — com 23 metros de comprimento e 12 metros de boca. Equipado com propulsão azimutal e tração estática (bollard pull) de 70 toneladas, o rebocador é capaz de operar com navios de grande porte em manobras de atracação e desatracação.

A embarcação será destinada às operações no Porto de Santos, o maior da América Latina. O projeto incorpora soluções que reduzem o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões, além de contar com sistema de combate a incêndio com capacidade de 2,4 milhões de litros de água por hora (FiFi 1).

A madrinha do rebocador será Flávia Carvalho, diretora-executiva da Agência Marítima da companhia. Segundo a empresa, os novos rebocadores fazem parte da estratégia de renovação e ampliação da frota, que atualmente soma 83 embarcações em operação ao longo da costa brasileira.

Para o diretor-executivo da divisão de Rebocadores, Márcio Castro, a nova embarcação contribuirá para o fortalecimento da logística nacional. “O WS Capella atende às exigências de navios cada vez

maiores, com segurança e eficiência, impactando diretamente a infraestrutura portuária e a economia do país”, afirmou.

Já o diretor-executivo do estaleiro, Adalberto Souza, destacou os investimentos em tecnologia e qualificação profissional como diferenciais da companhia na construção naval.

Um terceiro rebocador da mesma classe segue em construção no estaleiro de Guarujá, com entrega prevista para o terceiro trimestre deste ano. Com a conclusão da série, a Wilson Sons atingirá a marca de 156 embarcações produzidas em seu estaleiro, que acumula mais de 80 anos de operação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TVV CONCLUI ALFANDEGAMENTO DE RETROÁREA E AMPLIA OPERAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO

Nova área da Log-In começará a operar ainda em maio e elevará em quase 65% o espaço total do terminal portuário de Vila Velha

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



Com a nova área em operação, o TVV prevê um aumento de cerca de 40% na capacidade de estocagem de contêineres e de cerca de 90% na área destinada ao armazém de cargas

O Terminal Vila Velha (TVV), sob operação da Log-In Logística, concluiu na última semana o processo de alfandeamento da retroárea Penedo, destinada à expansão do terminal portuário no Espírito Santo. De acordo com a empresa, após a liberação concedida pela Receita Federal, as

atividades no novo espaço devem começar ainda neste mês de maio. Com a ampliação, a área total do terminal será aumentada em quase 65%, passando dos atuais cerca de 102 mil metros quadrados.

O alfandeamento da retroárea integra o conjunto de aprovações regulatórias necessárias para a entrada em operação da nova área, ao lado das anuências já obtidas junto à Prefeitura de Vila Velha, à Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), ao Corpo de Bombeiros e ao IEMA (Instituto Estadual de Meio Ambiente).

Segundo a companhia, o processo conduzido pela Receita Federal envolveu a verificação das condições de segurança, controle aduaneiro e infraestrutura operacional da área, permitindo que o espaço passe a operar oficialmente como extensão alfandeada do terminal.

O diretor de Terminais da Log-In, Gustavo Paixão, destacou que a conclusão do alfandeamento é tida como uma etapa fundamental para o início das operações da área, além de garantir que a estrutura está em total conformidade com os requisitos regulatórios e aduaneiros. “A conclusão do alfandeamento é uma etapa importante, conduzida com o rigor técnico necessário e em alinhamento com os órgãos competentes. A Receita Federal exerce um papel fundamental para a segurança e a conformidade das operações, e essa etapa nos permite avançar com solidez e previsibilidade”, afirmou o executivo.

Ampliação

Com a nova área em operação, o TVV estima um aumento de cerca de 40% na capacidade de estocagem de contêineres e de aproximadamente 90% na área destinada ao armazém de cargas.



Segundo a Log-In, a expectativa é absorver cerca de 8 mil contêineres adicionais por mês, ampliando o fluxo logístico que passa pelo complexo portuário capixaba.

A retroárea Penedo deverá funcionar como área de apoio às operações do terminal, permitindo maior capacidade de armazenagem e organização do fluxo de cargas, especialmente em períodos de maior demanda. A empresa também prevê ganhos operacionais relacionados à redução do tempo de permanência de cargas e à ampliação da capacidade de atendimento aos clientes.

“Com a nova área em operação, o TVV passa a contar com a capacidade necessária para acompanhar o crescimento da movimentação de cargas e sustentar o papel do Espírito Santo como rota relevante para o comércio exterior”, explicou Paixão.

O projeto da retroárea Penedo recebeu cerca de R\$ 35 milhões em investimentos da Log-In e foi estruturado para diversificar o portfólio e criar condições para o escoamento também de cargas estratégicas para o estado, como café e rochas ornamentais. A obra contemplou melhorias de infraestrutura e modernização tecnológica.

Investimentos

A entrada em operação da retroárea conclui um ciclo de investimentos de R\$ 205 milhões aportados pela companhia no TVV nos últimos anos. A quantia é voltada ao aumento de capacidade, ganhos de performance, segurança operacional e confiabilidade do terminal. O ciclo soma R\$ 170 milhões em renovação tecnológica e R\$ 35 milhões referentes à expansão da área operacional.

A renovação tecnológica reúne a aquisição de dois guindastes Mobile Harbor Cranes (MHC), com capacidade de içamento de até 350 toneladas, o retrofit das Ship-to-Shore Cranes (STS) com sistemas como Crane Management System (RCMS), Twin de Vazio, OCR e Simocrane TPS, além da implantação do sistema de operação remota dos portêineres, modelo apontado pela companhia como inédito na América Latina, baseado em padrões adotados pelo Porto de Roterdã, na Holanda.

Segundo a Log-In, os investimentos também foram direcionados para a modernização dos sistemas operacionais e para o aumento da produtividade das operações portuárias, diante da expectativa de crescimento da movimentação de contêineres e cargas gerais nos próximos anos.

“Cada etapa desse ciclo foi pensada para sustentar a operação no patamar de exigência que o mercado passou a demandar em capacidade, performance, segurança e garantia operacional. A Retroárea Penedo entra em operação sobre uma base já modernizada, e isso permite ao TVV absorver volumes adicionais sem perder eficiência”, finalizou o executivo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - OPINIÃO - RELAÇÃO PORTO-CIDADE E OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)



BAYARD UMBUZEIRO NETO
CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

A relação entre a atividade portuária e o desenvolvimento social remonta aos primórdios da civilização, quando as primeiras cidades surgiram ao redor de portos comerciais. Conforme a atividade portuária crescia, mais e mais pessoas eram atraídas para viver ao redor das áreas destinadas à movimentação de cargas. Um fluxo que continua até os dias atuais e exige que a eficiência nas operações caminhe ao lado de uma responsabilidade que vai além das fronteiras dos armazéns e terminais.

Na semana em que Santos (SP) sedia o 2º Encontro das Cidades ODS, não poderíamos deixar de repensar a relação porto-cidade e reforçar a importância dos Objetivos de Desenvolvimento



Sustentável, criados pela Organização das Nações Unidas (ONU), para integrar desempenho operacional à responsabilidade ambiental e social.

Ao integrar esses princípios em cada etapa da nossa cadeia logística, queremos consolidar uma governança ética e transparente. Acreditamos que o futuro do comércio exterior e das cidades em que vivemos depende dessa visão sistêmica, onde a eficiência e a sustentabilidade são elementos inseparáveis da evolução que desejamos para Santos e para o Brasil.

Na Transbrasa, por exemplo, um dos pilares centrais dessa jornada é o combate às mudanças climáticas, meta direta do ODS 13. Em 2025, avançamos com rigor técnico ao neutralizar integralmente nossa pegada de carbono, somando mais de 3769 toneladas de gases de efeito estufa compensadas voluntariamente por meio de créditos de carbono em projeto de geração de energia limpa certificados pela ONU.

Esse compromisso com a descarbonização é acompanhado por uma transição energética consistente, onde priorizamos biocombustíveis e alcançamos a neutralidade total no consumo de energia elétrica através da aposentadoria de certificados de energia renovável, alinhando-nos ao ODS 7. Além disso, nossa gestão de resíduos, que prioriza a reutilização de materiais, superou em quarenta por cento a meta anual, refletindo o compromisso com o consumo e a produção responsáveis previstos no ODS 12.

Entendemos que cidades sustentáveis, conforme o ODS 11, são construídas com empresas que cuidam do seu entorno e investem nas pessoas. Por isso, investimos mais de um milhão de reais em projetos que fortalecem a cultura e o esporte em nossa comunidade e, que unem consciência ambiental e inclusão social, beneficiando diretamente mais de 20 mil pessoas.

Internamente, o foco no ODS 8 se traduz em mais de cinco mil horas de treinamento e no reconhecimento tangível de nossas equipes, pois sabemos que a segurança operacional e a prosperidade econômica são frutos da valorização de cada colaborador.

É preciso abraçar os ODS não apenas como metas, mas como o alicerce das operações e da relação porto-cidade. Assim, transformamos o nosso entorno, geramos valor real para as pessoas e contribuimos para a evolução das atividades portuárias.

Na Transbrasa a sustentabilidade não é um “anexo”. É uma política de governança liderada pela alta diretoria.

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

É PRECISO ABRAÇAR OS ODS NÃO APENAS COMO METAS, MAS COMO O ALICERCE DAS OPERAÇÕES E DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE. ASSIM, TRANSFORMAMOS O NOSSO ENTORNO, GERAMOS VALOR REAL PARA AS PESSOAS E CONTRIBUÍMOS PARA A EVOLUÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/05/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - TOMÉ FRANCA DEFENDE NOVA REGRA TRIBUTÁRIA PARA AMPLIAR VOOS REGIONAIS

Proposta do Ministério de Portos e Aeroportos prevê ampliar redução de IBS e CBS para companhias que concentrem metade da oferta de assentos em rotas regionais

Da Redação Estadão Conteúdo

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou nesta quarta-feira, 13, que a expansão dos voos regionais no Brasil dependerá de novos incentivos federais para o setor aéreo. A principal aposta da pasta é uma proposta de regulamentação da Lei Complementar 214, de 2025, para ampliar a aplicação da redução de 40% sobre IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre

Bens e Serviços) às companhias que concentrem ao menos metade da oferta de assentos em rotas regionais.



De acordo com a análise do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a regulamentação da reforma tributária será decisiva para o futuro da aviação regional no país

Segundo o ministro, a regulamentação da reforma tributária será decisiva para o futuro da aviação regional no país. “A redução 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”, afirmou, em nota divulgada pelo ministério.

A proposta do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) altera a lógica de aplicação do benefício tributário ao considerar toda a malha aérea operada pela companhia, e não apenas trechos específicos. A avaliação da pasta é de que a aviação regional funciona como uma rede integrada, em que rotas menos rentáveis dependem financeiramente de linhas com maior demanda para se manter viáveis.

Na prática, o modelo permitiria que empresas classificadas como regionais tivessem acesso mais amplo à redução tributária, usando o desempenho financeiro de rotas principais para sustentar operações em cidades menores e menos atendidas. O enquadramento seria concedido às companhias cuja operação tenha pelo menos 50% da oferta de assentos destinada a voos regionais.

O ministério argumenta que a medida busca adaptar a regulamentação tributária à dinâmica operacional do setor aéreo brasileiro. A lógica adotada é semelhante à do chamado “subsídio cruzado”, mecanismo já utilizado em outros segmentos de infraestrutura, no qual operações mais rentáveis ajudam a financiar serviços considerados essenciais, mas com menor retorno financeiro.

“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”, afirmou Tomé Franca.

O secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo, disse que a proposta também pretende mitigar os impactos da reforma tributária sobre os custos operacionais das companhias aéreas. “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”, declarou.

Pelo modelo defendido pelo ministério, o critério para concessão do benefício seria aferido pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), com base em dados operacionais oficiais das companhias. O objetivo é criar um mecanismo considerado objetivo e verificável pelo governo.

Nesses casos, a redução de IBS e CBS incidiria sobre bilhetes com origem ou destino em localidades consideradas prioritárias pela política pública de integração aérea, como municípios da Amazônia Legal e centros regionais definidos por critérios técnicos.

Discussões

Embora o MPor afirme que a ampliação do benefício não deverá provocar impacto negativo na arrecadação federal, a proposta ainda vem sendo discutida com o Ministério da Fazenda e com a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). A pasta tenta encontrar uma solução que permita a implementação da medida sem necessidade de reabrir a Lei Complementar 214, responsável pela regulamentação dos novos tributos sobre o consumo.

Segundo o ministério, há reconhecimento, dentro do governo, sobre a complexidade da aplicação dessa abordagem no novo modelo tributário. Ainda assim, a avaliação da equipe é de que a medida pode ser implementada de forma “ágil e segura” por meio da regulamentação infralegal.

Os dados apresentados pelo MPor sobre o cenário atual da aviação regional embasam a defesa da proposta. Em 2025, o Brasil registrou 1.764 rotas domésticas ativas, o menor número desde 2012, segundo dados da Anac. Atualmente, apenas 163 dos 504 aeroportos públicos brasileiros contam com voos regulares.

O ministério também destaca o baixo índice de utilização do transporte aéreo no país. Hoje, o Brasil registra média de 0,47 passagem aérea por habitante ao ano, cerca de metade da média observada na Colômbia. Outro ponto citado pelo governo é a concentração do mercado doméstico. As três maiores companhias aéreas respondem por mais de 99% das operações nacionais, enquanto duas delas apresentam patrimônio líquido negativo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - TCU MANDA SUSPENDER NOVOS GASTOS DA TRANSNORDESTINA ATÉ REVISÃO DE ESTUDOS

Corte apontou falta de comprovação da viabilidade econômica e social do trecho Salgueiro-Suape e determinou pausa em novos compromissos financeiros

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O tribunal também identificou entraves socioambientais, fundiários e operacionais ao longo do ramal, além de indefinições de traçado em alguns segmentos da Transnordestina a áreas

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou nesta quarta-feira, 13, que o Ministério dos Transportes e a Infra S.A. suspendam a assunção de novos compromissos financeiros relacionados à retomada das obras do trecho Salgueiro- -Porto de Suape (PE) da Ferrovia Transnordestina até que sejam corrigidas falhas

apontadas na justificativa administrativa do projeto e seja comprovada a vantajosidade socioeconômica do empreendimento.

A decisão foi tomada durante sessão plenária da Corte de Contas e teve como relator o ministro Jhonatan de Jesus. Segundo ele, os órgãos responsáveis deverão interromper novos gastos até que haja demonstração de que os benefícios do empreendimento superam os custos envolvidos na retomada das obras.

“Determino que o Ministério dos Transportes e a Infra S.A. deixem de assumir novos compromissos financeiros relacionados à retomada da construção do trecho até que esteja corrigida a deficiência de motivação, mediante a demonstração de vantajosidade do empreendimento”, afirmou o ministro durante a sessão.

A análise técnica do TCU apontou ausência de estudos atualizados considerados suficientes para comprovar a viabilidade econômica e social do trecho ferroviário. De acordo com a auditoria, ainda não há demonstração clara de que os benefícios sociais gerados pela retomada da obra sejam superiores aos custos previstos para sua execução e futura operação.

O tribunal também identificou entraves socioambientais, fundiários e operacionais ao longo do ramal, além de indefinições de traçado em alguns segmentos da ferrovia. Segundo os técnicos da Corte, essas questões ainda precisam ser esclarecidas antes da continuidade da política pública de retomada das obras.

Outro ponto levantado pelo TCU envolve a necessidade de atualização e conclusão do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) referente à futura concessão do trecho entre Salgueiro e o Porto de Suape.

A Corte determinou que a Infra S.A apresente, no prazo de 30 dias, um plano de ação para a conclusão do estudo. O documento deverá detalhar as providências previstas, os marcos temporais para execução de cada etapa e os responsáveis pela implementação das medidas.

Segundo o relator, o estudo precisará esclarecer se a futura concessão do trecho ferroviário apresenta atratividade suficiente para o mercado e qual seria o volume de aporte público necessário para compensar eventuais déficits de viabilidade econômica do projeto.

“O estudo precisa esclarecer ainda se a concessão é efetivamente atrativa e qual a dimensão do aporte público para cobrir o gap de viabilidade para que não se perpetue o risco de obra paralisada”, afirmou Jhonatan de Jesus.

A decisão do tribunal também inclui recomendação para que, caso o governo mantenha a intenção de prosseguir com o projeto, os órgãos responsáveis revisem e formalizem a estratégia de execução das obras.

O TCU orientou que o sequenciamento executivo seja reavaliado levando em consideração a conectividade funcional entre os lotes, a aptidão operacional do ramal e a mitigação do risco de implantação de trechos isolados, sem integração efetiva com o restante da malha ferroviária.

Justificativas e estudos

Na avaliação da área técnica da Corte, a definição da ordem de execução dos lotes deverá ser acompanhada de justificativas formais e estudos que demonstrem a funcionalidade operacional de cada etapa do empreendimento.

O trecho Salgueiro-Suape corresponde à ligação da Ferrovia Transnordestina com o litoral pernambucano e com o Porto de Suape. A retomada das obras vinha sendo discutida pelo governo federal como parte da estratégia de expansão da infraestrutura logística ferroviária do Nordeste.

Com a decisão do TCU, o Ministério dos Transportes e a Infra S.A ficam impedidos de assumir novos compromissos financeiros relacionados ao empreendimento até que as determinações da Corte sejam atendidas e os estudos complementares sejam apresentados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - FERRO + GRÃO



PATRÍCIA LIA BRENTANO

Executiva de Portos, Logística e Transporte Marítimo

opinioao@portalbenews.com.br

Há projetos de infraestrutura que nascem como obras. E há aqueles que nascem como escolha estratégica de País. O Ferrogrão pertence à segunda categoria — e, como toda escolha dessa escala, merece ser avaliado com a seriedade que o momento exige.

O nome já antecipa o que está em jogo. Ferrogrão é a junção entre o ferro — o trilho, a engenharia, a capacidade de organizar fluxos em escala — e o grão, símbolo da vocação produtiva brasileira. A ferrovia EF-170 propõe conectar Sinop (MT), coração agrícola do norte mato-grossense, ao Porto de Miritituba, em Itaituba (PA), ao longo de 933 quilômetros. Um corredor novo, uma rota diferente para a produção que o Brasil já faz muito bem.



A justificativa econômica é direta: hoje, mais de 70% da safra mato-grossense percorre mais de 2 mil quilômetros por rodovia até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Esse percurso tem um custo — e ele é alto. O custo logístico brasileiro é estimado em cerca de 60% acima do observado nos Estados Unidos, uma diferença que corrói margens ao longo de toda a cadeia. No caso do milho, cujo preço no mercado internacional gira em torno de US\$ 200 por tonelada, o transporte pode consumir uma parcela significativa desse valor, dependendo da distância e da rota. A conta não fecha — e o País paga por isso.

O Ferrogrão foi desenhado para atacar esse desequilíbrio. Estudos de viabilidade projetam uma redução de 30% a 40% no custo do frete para quem acessar o corredor ferroviário. Em longas distâncias, o modal ferroviário pode reduzir custos de forma relevante em relação ao rodoviário, pela maior capacidade de carga, pela eficiência energética e pela previsibilidade operacional que os trilhos oferecem.

O projeto prevê investimentos totais da ordem de R\$ 25 bilhões, estruturados como concessão privada. Grandes tradings globais — como ADM, Amaggi, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus — participam da iniciativa desde a fase de estudos, o que reforça o interesse econômico e a relevância do corredor para o fluxo de exportações brasileiras.

O efeito esperado vai além da redução de custos. Ao fortalecer o Arco Norte como rota de exportação — que já cresceu sua participação de 8% para mais de 20% das exportações brasileiras de grãos, em menos de uma década —, a ferrovia contribui para redesenhar a inserção do Brasil nas cadeias globais de suprimento. Isso tem impacto direto sobre regiões que crescem acima da média nacional e que, sem uma solução logística à altura, tendem a encontrar limites antes de atingir todo o seu potencial.

Esse cenário, porém, coexiste com impasses que não podem ser ignorados.

O projeto está juridicamente paralisado desde 2021. Naquele ano, o Supremo Tribunal Federal suspendeu, por decisão liminar, a validade de uma lei que reduziu 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim para viabilizar o traçado da ferrovia. O julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553, iniciado em outubro de 2025, foi novamente interrompido por pedido de vista — e o futuro do projeto permanece indefinido.

Além disso, organizações indígenas e socioambientais apontam a ausência de consulta prévia às comunidades potencialmente afetadas, uma exigência constitucional. Há, ainda, questionamentos sobre a robustez da modelagem financeira e a capacidade de sustentar a concessão sem dependência de recursos públicos.

Essas tensões não cancelam a relevância estratégica do corredor. Mas indicam que a viabilidade do Ferrogrão depende de algo além da engenharia: depende de segurança jurídica, de diálogo efetivo com as comunidades envolvidas e de uma estrutura financeira que distribua riscos com transparência.

O Brasil precisa de infraestrutura logística à altura da sua produção agrícola. Precisa, também, de marcos regulatórios capazes de conciliar desenvolvimento, preservação e direitos. Esses objetivos não são incompatíveis — mas exigem mais do que intenção. Exigem planejamento, legitimidade e consistência institucional.

O Ferrogrão aponta na direção certa. O desafio agora não é provar sua importância — é demonstrar que é viável.

Patrícia Lia Brentano escreve quinzenalmente para o BE News.

O BRASIL PRECISA DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA À ALTURA DA SUA PRODUÇÃO AGRÍCOLA. PRECISA, TAMBÉM, DE MARCOS REGULATÓRIOS CAPAZES DE CONCILIAR DESENVOLVIMENTO, PRESERVAÇÃO E DIREITOS. ESSES OBJETIVOS NÃO SÃO INCOMPATÍVEIS — MAS EXIGEM MAIS DO QUE INTENÇÃO. EXIGEM PLANEJAMENTO, LEGITIMIDADE E CONSISTÊNCIA INSTITUCIONAL

PETRÓLEO E GÁS - GOVERNO CRIA SUBSÍDIO PARA COMBUSTÍVEIS

Ajuda poderá chegar a até R\$ 0,89 por litro de gasolina e R\$ 0,35 para o diesel. Medida visa reduzir impactos do aumento de preços

Da Agência Brasil



O governo vai devolver às refinarias e aos importadores parte dos tributos federais cobrados sobre os combustíveis

O governo federal anunciou nesta quarta-feira (13) uma nova medida para tentar conter a alta dos combustíveis no país. A principal ação será a criação de uma subvenção, espécie de subsídio pago pela União, para reduzir o impacto do aumento da gasolina e do diesel sobre consumidores e empresas.

A medida será implementada por meio de uma medida provisória (MP) a ser editada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Segundo o governo, a ajuda poderá chegar a até R\$ 0,8925 por litro de gasolina e R\$ 0,3515 por litro de diesel. No entanto, o ministro do Planejamento, Bruno Moretti, anunciou que, no caso da gasolina, o governo pretende subsidiar de R\$ 0,40 a R\$ 0,45 por litro no momento.

No caso do diesel, a subvenção de R\$ 0,3515 entrará em vigor em junho, quando acabará a redução a zero dos tributos federais.

Na prática, o governo vai devolver às refinarias e aos importadores parte dos tributos federais cobrados sobre os combustíveis, como Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide).

O pagamento será feito por meio da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), diretamente às empresas produtoras e importadoras. A ideia é impedir que toda a alta internacional do petróleo seja repassada aos postos e, conseqüentemente, aos consumidores.

O ministro Moretti comparou a medida a um sistema de “cashback” tributário. “Quando a empresa paga esse valor de tributo, a gente devolve esse tributo como uma subvenção. Essa devolução é uma espécie de cashback capaz de absorver eventuais choques de preço dos combustíveis”, afirmou.

O governo atribui a pressão sobre os preços à disparada da cotação internacional do petróleo, agravada pela guerra no Oriente Médio. Antes do conflito, o barril do tipo Brent era negociado abaixo de US\$ 70. Agora, a cotação já supera os US\$ 100 no mercado internacional.

Impacto fiscal

De acordo com o Ministério da Fazenda, cada R\$ 0,10 de subsídio na gasolina terá custo mensal estimado em R\$ 272 milhões para os cofres públicos. No diesel, o gasto será de aproximadamente R\$ 492 milhões por mês para cada R\$ 0,10 de subvenção.

Mistura do etanol

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, declarou nesta quarta-feira, 13, que a “grande maioria” do governo federal está defendendo a elevação do nível de mistura do etanol da gasolina para 32%. Atualmente, o País segue o mandato de 30% na mistura.

Ele também explicou que a reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que decidirá sobre o tema, foi cancelada em função do conflito de agentes, após a viagem do presidente Lula e ministros aos EUA na semana passada.

Silveira declarou previamente que a gasolina ficará mais barata com a elevação da mistura de etanol em 32%. Ele também argumentou que a medida tem potencial de reduzir em cerca de 500 milhões de litros mensais a necessidade de importação de gasolina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - MPF TENTA SUSPENDER PERFURAÇÃO DA PETROBRAS

Órgão recorre contra decisão judicial que manteve as atividades na Margem Equatorial
Do Estadão Conteúdo

O Ministério Público Federal (MPF) recorreu ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) na terça-feira, 12, para tentar suspender imediatamente os efeitos da licença ambiental que autoriza a Petrobras a perfurar o bloco FZA-M-59 (Morpho), na bacia da Foz do Amazonas, na Margem Equatorial brasileira.

O órgão quer reverter decisão da Justiça Federal no Amapá, que manteve as atividades mesmo após o registro, no início do ano, de um vazamento de mais de 18 mil litros de fluido sintético.

No recurso, o MPF aponta “fragilidades técnicas, inconsistência e omissão” no Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e afirma que a modelagem de dispersão de óleo usada pela Petrobras está defasada.

Segundo o órgão, os estudos não consideram adequadamente o impacto sobre o sistema de recifes de corais da Amazônia nem o cenário de afundamento do óleo, o que dificulta prever a chegada de substâncias à costa e colocaria em risco ecossistemas sensíveis e transfronteiriços.

Além de pedir a nulidade da licença, o MPF solicita que uma entidade técnica independente faça nova modelagem hidrodinâmica e de dispersão.

Outro eixo do recurso é a adequação do licenciamento à legislação sobre emergência climática. O MPF sustenta que faltou avaliação detalhada das emissões de gases de efeito estufa nas fases de exploração e pede revisão do processo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

ENERGIA - CMSE ADIA ANÁLISE DE RISCO NO SETOR ELÉTRICO

Os parâmetros de aversão ao risco são utilizados para estimar as chances de escassez hídrica
Do Estadão Conteúdo



Segundo o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico, nível de armazenamento dos reservatórios encerrou o mês de abril em 71%

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) confirmou nesta quarta- -feira, 13, que decidiu postergar a análise sobre os “parâmetros de aversão ao risco” utilizados nos modelos computacionais do setor elétrico para o ciclo 2026/2027. Esse parâmetro pode estipular uma chance maior ou menor de ocorrência de escassez hídrica.

O Comitê solicitou ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e à Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) avaliações adicionais quanto aos impactos do resultado dos Leilões de Reserva de Capacidade na forma de Potência (LRCAP) de 2026, realizados em março, sobre as avaliações dos parâmetros de aversão ao risco.

Antes da atualização em 2024, a calculadora do risco batizada de “CVaR” (Conditional Value-at-Risk, na sigla em inglês) estipulava uma chance de 30% de ocorrência de escassez hídrica, tendo como base os 15 piores cenários na simulação. Ou seja, o parâmetro no modelo era de “15/30”. Como a mudança passou para “15/40”. Isto é, o modelo, em 2025 e 2026, enxerga 40% de chance de um cenário de escassez hídrica. Falta a definição para 2027.

Preço

O nível de aversão ao risco se reflete diretamente na formação de preços de energia, o chamado Preço de Liquidação das Diferenças (PLD). Quanto maior o cenário de risco para o sistema, maior o preço. Na prática, isso indica maior despacho de termelétricas e, na ponta, o acionamento de bandeiras tarifárias com custos adicionais.

O CMSE também destacou que houve melhora das condições hidrológicas do Sistema Interligado Nacional (SIN). Segundo avaliação apresentada, “o nível de armazenamento dos reservatórios encerrou o mês de abril em 71%, percentual semelhante ao registrado no mesmo período do ano passado”, conforme nota publicada.

Geração complementar

O ONS indicou nesta quarta a possibilidade de geração térmica complementar até outubro de 2026 em cenários de maior demanda e condições climáticas adversas, mas ressaltou que “não há previsão de necessidade de utilização plena desse recurso”.

Também foi debatida hoje a disponibilidade de combustíveis para as usinas termelétricas, em razão do cenário geopolítico no Oriente Médio. Foram elencadas as informações recebidas de agentes do setor, transportadores e fornecedores, informando não haver riscos ao abastecimento de combustíveis no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

ENERGIA - BRASIL TEM ‘3 DESAFIOS’ NA BIOENERGIA

Segundo especialistas, país precisa de política pública, infraestrutura e marco regulatório

Do Estadão Conteúdo

O Brasil tem alguns desafios relevantes a vencer para consolidar seu papel no negócio de bioenergia e a avaliação é que há espaço para garantir a transição energética. Para tanto, há algumas questões importantes: política pública, infraestrutura e marco regulatório.

O assunto foi debatido no painel Bioenergia na Segurança Energética e Climática, mediado por Marcos Jank, professor e coordenador do Insper Agro Global, nesta quarta-feira, 13, no São Paulo Innovation Week (SPIW), maior festival global de tecnologia e inovação.

A bioenergia tem o desafio da descarbonização, enquanto a Europa discute fazer isso com resíduos sintéticos, diz André Nassar, presidente executivo da Associação Brasileira da Indústria de Óleos Vegetais (Abiove). “O etanol brigou muito por esse tema para mostrar que a cana não tinha impacto. Então, entraram milho e soja. Aí o debate voltou. Agora tem de ser focado em biocombustíveis”, afirma.

É consenso que a bioenergia pode avançar para outras aplicações e se internacionalizar. Por exemplo, atingir os mercados de uso na aviação civil e no transporte marítimo. “A navegação é um dos



setores que poderá promover a internacionalização, e acredito mais nesse potencial”, acrescenta Nassar.

Luciano Rodrigues, diretor de inteligência estratégica e regulação da União da Indústria de Cana-de-açúcar e Bioenergia (Unica) e professor da FGV, avalia que o Brasil avançou muito com o Renova Bio, mas que o maior desafio não é criar novos programas. “É preciso consolidar os programas existentes”, defende.

Daniel Lopes, da FS Bioenergia, por sua vez, diz que o etanol de milho teve um papel disruptivo na produção de etanol no País. “Em pouco tempo, já representa 30% do total produzido no Brasil e é um complemento relevante ao etanol de cana.”

No cargo de vice-presidente de sustentabilidade e novos negócios da FS Bioenergia, que tem três unidades fabris no estado de Mato Grosso e uma quarta em fase final de construção, Lopes destaca que o etanol de milho já conta com tecnologias para novas aplicações. “Vai ter um papel protagonista na descarbonização”, acredita.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - APEXBRASIL APONTA 187 OPORTUNIDADES PARA AMPLIAR EXPORTAÇÕES À CHINA

Estudo sobre comércio e investimentos destaca espaço para diversificação da pauta brasileira no principal parceiro comercial do país

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) lançou um novo estudo de inteligência comercial sobre a China, principal parceiro comercial do Brasil e um dos mercados mais estratégicos do mundo. O Perfil de Comércio e Investimentos China apresenta um panorama atualizado das relações econômicas bilaterais, identificando oportunidades para exportações, investimentos e diversificação da pauta brasileira no mercado chinês.

Com população de 1,4 bilhão de habitantes e Produto Interno Bruto estimado em US\$ 19,5 trilhões em 2025, a China consolidou-se como o principal destino das exportações brasileiras. Em 2025, o comércio bilateral entre os dois países alcançou US\$ 170,9 bilhões, sendo a China responsável por 28,7% das exportações do Brasil e por 42,6% do superávit comercial brasileiro.

O levantamento mostra que a pauta exportadora brasileira para o mercado chinês permanece concentrada em commodities. Soja, petróleo bruto e minério de ferro responderam juntos por 74,2% das exportações brasileiras para a China em 2025. Também se destacam produtos como carne bovina, celulose, açúcares e melações, algodão e carnes de aves.

Ao mesmo tempo, o estudo aponta espaço para ampliação e diversificação da presença brasileira no país asiático. O Mapa de Oportunidades da ApexBrasil identificou 187 oportunidades de abertura e consolidação para produtos brasileiros na China, abrangendo desde setores tradicionais até segmentos de maior valor agregado, como máquinas e equipamentos, medicamentos, aeronaves, produtos químicos e manufaturados. Nichos como gergelim, amendoins, óleos essenciais e minerais específicos também aparecem como promissores para empresas brasileiras.

“Em 2025, a China foi o segundo maior importador mundial de bens, com importações totalizando US\$ 2,6 trilhões. As exportações do Brasil para o mercado chinês atingiram, pela segunda vez, a marca de US\$ 100 bilhões, ficando atrás apenas das exportações para o país em 2023 (US\$ 104 bilhões). Nos primeiros quatro meses de 2026, o valor exportado estabeleceu um novo recorde (US\$ 35,6 bilhões), um crescimento de 25,4% em relação ao mesmo período do ano anterior, consolidando a China como primeiro destino das exportações brasileiras, com contínuo desafio de diversificação.” afirma o gerente de Inteligência da ApexBrasil, Gustavo Ribeiro.



Na área de investimentos, o levantamento destaca a relevância crescente da China no Brasil. O estoque de investimentos chineses no país alcançou US\$ 41 bilhões, com presença significativa nos setores de energia elétrica, petróleo e gás, transporte e logística, infraestrutura e indústria. Empresas chinesas também ampliam aportes em segmentos como veículos elétricos, mineração e derivados de soja.

Atualmente, a ApexBrasil mantém 18 projetos setoriais com foco no mercado chinês, abrangendo áreas como alimentos e bebidas, agronegócio, moda, tecnologia e saúde, casa e construção, economia criativa e serviços.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ABRE MERCADOS NO CANADÁ E CHILE PARA NOVOS PRODUTOS AGROPECUÁRIOS

Autorizações envolvem exportação de pâncreas suíno para a indústria farmacêutica canadense e de embriões ovinos e caprinos para o mercado chileno

Do Estadão Conteúdo

O governo brasileiro concluiu negociações sanitárias com Canadá e Chile que permitirão a ampliação das exportações brasileiras de produtos de origem animal para os dois mercados. Os avanços envolvem autorizações para novos itens ligados às cadeias de suínos, ovinos e caprinos, ampliando o acesso do agronegócio nacional a mercados internacionais.

No caso do Canadá, as autoridades sanitárias locais aprovaram a exportação de pâncreas suíno destinado à indústria farmacêutica. Segundo o governo federal, o produto é utilizado na fabricação de insumos e medicamentos, e a autorização abre uma nova frente de aproveitamento econômico da cadeia suínica brasileira.

De acordo com o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), a medida tende a ampliar o valor agregado das exportações do setor, ao permitir o aproveitamento de subprodutos da indústria de proteína animal para aplicações industriais e farmacêuticas.

O Canadá é um dos destinos relevantes para os produtos agropecuários brasileiros. Em 2025, as exportações do agronegócio brasileiro para o país superaram US\$ 1,3 bilhão. Entre os principais itens embarcados estiveram produtos do complexo sucroalcooleiro, café e carnes.

Já nas negociações com o Chile, o Brasil obteve autorização para exportar embriões ovinos e caprinos. Segundo o governo federal, a abertura de mercado envolve material genético destinado à reprodução animal.

O Chile é um dos principais parceiros comerciais do agronegócio brasileiro na América do Sul. Em 2025, as exportações brasileiras de produtos agropecuários para o país ultrapassaram US\$ 2,2 bilhões. Os principais produtos enviados ao mercado chileno foram carnes, produtos florestais e soja.

Com os novos anúncios, o agronegócio brasileiro alcançou 612 aberturas de mercado desde o início de 2023, de acordo com dados do governo federal.

As negociações foram conduzidas em conjunto pelo Mapa e pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

FINANÇAS - 'TAXA DAS BLUSINHAS': ICMS AINDA É COBRADO

Apesar de o imposto federal ter sido zerado pelo presidente Lula, o tributo estadual continua valendo. Veja quanto cobra cada estado

Do Estadão Conteúdo



O ICMS passa a ser devido no momento em que o produto é liberado pela alfândega e corresponde à alíquota do estado onde está sediado o importador

O fim da chamada “taxa das blusinhas”, que zera o imposto federal sobre mercadorias importadas de até US\$ 50, não significa que os produtos vão chegar ao consumidor isentos de impostos.

As mercadorias ainda terão o impacto do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) que é um tributo Estadual brasileiro e incide sobre a venda de produtos e

serviços e atinge os importados.

O fim da “taxa das blusinhas” gerou críticas e preocupações entre os setores da indústria e do varejo brasileiro. O temor é que a medida traga desemprego, inviabilize empresas nacionais e prejudique a economia doméstica.

A isenção das compras de até US\$ 50 feitas em plataformas online foi anunciada na noite de terça-feira, 12, pelo governo Lula, em uma transmissão ao vivo do Palácio do Planalto.

O ICMS incide sobre produtos nacionais e importados, além de energia elétrica e serviços de telecomunicação. Como é aplicado na circulação de mercadorias, incide também na compra de produtos importados e acaba aumentando o valor final dos produtos.

É um imposto indireto, adicionado ao preço final de produtos e serviços, sendo a principal fonte de receita dos Estados. Cada estado define as regras de cobrança e a alíquota, embora, de forma geral, sejam seguidas as diretrizes federais de tributação.

A alíquota de ICMS para importações pelo Regime de Tributação Simplificada (RTS) varia de 17% a 20% de um Estado para outro, conforme a tabela vigente desde abril de 2025 e divulgada pelo Comitê Nacional dos Secretários da Fazenda (Comsefaz).

Veja os Estados que adotam alíquota menor, de 17%: São Paulo, Amazonas, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina, Tocantins e Distrito Federal..

O Amapá trabalha com alíquota de 18% e, em janeiro deste ano, o Pará elevou a alíquota de 17% para 19%.

Com alíquota de 20% atuam Acre, Alagoas, Bahia, Ceará, Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Roraima e Sergipe.

O ICMS passa a ser devido no momento em que o produto é liberado pela alfândega e corresponde à alíquota do estado onde está sediado o importador.

Com essas alíquotas, para uma mercadoria importada por US\$ 50, ou R\$250 pela cotação atual da moeda americana, o imposto representará um acréscimo de R\$ 42,50 (alíquota de 17%) até R\$ 50 (alíquota de 20%). No entanto, o valor final do produto deve considerar ainda taxas aduaneiras e eventuais isenções, que também entram na base de cálculo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR DISPARA E SUPERA R\$ 5,00

Notícia ligando Flávio Bolsonaro a Daniel Vorcaro teve impacto na cotação da divisa
Do Estadão Conteúdo

O dólar disparou à tarde e superou a marca R\$ 5,00 diante da perspectiva de um redesenho da corrida presidencial após reportagem do site Intercept Brasil revelar uma relação de proximidade entre o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ). Houve também desconforto com o receio de uma escalada populista do governo Lula na esteira do anúncio de nova medida para conter os preços dos combustíveis.

Com máxima de R\$ 5,0130 na última hora de negócios, a moeda americana encerrou em alta de 2,31%, a R\$ 5,0086 - acima de R\$ 4,90 após três pregões e no maior valor de fechamento desde 10 de abril. Após a arrancada desta quarta-feira, o dólar passou a acumular ganhos 1,13% em maio. As perdas no ano, que até a terça-feira superavam 10%, agora são de 8,75%.

Para o superintendente de câmbio do Banco Rendimento, Jacques Zylbergeld, a revelação de "relações muito próximas" entre Vorcaro e Flávio lança dúvidas sobre a candidatura do senador à Presidência, o que aumenta a incerteza em torno da corrida presidencial. Além disso, o governo adotou nova medida para tentar conter os preços dos combustíveis, o que traz preocupações do ponto de vista fiscal, observa.

Já o Ibovespa fechou em queda de 1,80%, aos 177.098,29 pontos, ainda no menor nível desde 20 de março, tendo tocando mínima da sessão a 176.787,09 nesta quarta-feira. Assim, nas 19 sessões que sucederam os recordes de 14 de abril, o índice da B3 obteve ganhos em apenas cinco, encadeando nesta quarta a terceira perda, duas das quais de mais de 1%. O giro financeiro foi reforçado a R\$ 66,4 bilhões, em dia de vencimento de opções sobre o índice.

Na semana, o Ibovespa recua 3,81%, colocando as perdas do mês a 5,46%. No ano, os ganhos são limitados agora a 9,91%, após terem chegado a 23,29% em 14 de abril.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/05/2026

JUSTIÇA - CÁRMEN RENUNCIA À CADEIRA NO TSE

Ministra decidiu deixar não apenas o comando do TSE, que ficou com Nunes Marques, mas também sua cadeira no tribunal
Do Estadão Conteúdo



Cármem Lúcia enviou um ofício ao presidente do Supremo Tribunal Federal, Edson Fachin, comunicando sua decisão

A ministra Cármem Lúcia renunciou, nesta quarta-feira, 13, ao período restante de seu mandato no Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Ela enviou um ofício ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, comunicando sua decisão.

Nesta terça-feira, 12, Cármem transmitiu a presidência da Corte Eleitoral ao ministro Kassio

Nunes Marques. Com isso, decidiu deixar não apenas o comando do TSE, mas também sua cadeira no tribunal. Inicialmente, seu mandato iria até agosto.



O anúncio foi feito por Edson Fachin no plenário do STF. Logo depois, o ministro informou que já foi aberta a eleição virtual para definir o sucessor de Cármen no TSE. Os magistrados confirmaram, de forma simbólica, o ministro Dias Toffoli como novo membro efetivo da Corte Eleitoral.

Seguindo o critério de antiguidade adotado para a composição do tribunal, Toffoli foi escolhido, tornando a eleição apenas protocolar. Na sessão plenária da próxima quinta-feira, 14, marcada para as 10h, ele já vai ocupar a cadeira no TSE.

O Tribunal Superior Eleitoral é composto tradicionalmente por sete membros efetivos: três ministros do STF, dois ministros do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e dois juristas indicados pelo presidente da República.

Nesta terça, Kassio Nunes Marques tomou posse como novo presidente do 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.

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

O ministro sucederá 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

JUSTIÇA - ASSOCIAÇÃO LISTA PENDURICALHOS DE MINISTROS

Anamages apresentou petição em que diz que a decisão do STF tem “contradições”

Do Estádio Conteúdo

A Associação Nacional dos Magistrados Estaduais (Anamages) apresentou na segunda-feira, 11, uma petição em que diz que a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) de restringir os penduricalhos apresenta “omissões” e “contradições” ao não especificar o alcance da suspensão dos pagamentos de valores retroativos.

Para expor as tais contradições, a Anamages incluiu no pedido uma lista com os valores retroativos recebidos por oito ministros e ex-ministros do STF dos órgãos em que trabalhavam antes de ocupar os cargos na mais alta instância do Poder Judiciário.

“Vê-se, pois, que tais situações evidenciam que o próprio sistema jurídico reconhece a legitimidade do pagamento integral de verbas pretéritas aos ministros do STF, inclusive com a superação do teto em razão de sua natureza”, argumentou a Associação.

O documento foi apresentado ao ministro Alexandre de Moraes, que segundo a lista da Anamages, recebeu R\$ 1 milhão líquido do Ministério Público de São Paulo (MPSP), onde foi promotor entre 1991 e 2002. Além de Moraes, são citados os seguintes ministros:

Gilmar Mendes: recebeu cerca de R\$ 880 mil do Ministério Público Federal (MPF), sua carreira de origem (procurador da República).

Cezar Peluso (Aposentado): recebeu cerca de R\$ 700 mil do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) em 2010 e 2011.

Ricardo Lewandowski (Aposentado): também recebeu valores retroativos do TJ-SP na mesma época de Peluso.

Luiz Fux: identificado em levantamentos por receber verbas que excederam o teto, muitas vezes ligadas a retroativos de sua carreira na magistratura do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.

Kassio Nunes Marques: recebeu cerca de R\$ 277 mil do Tribunal Regional Federal da 1.ª Região (TRF-1), referentes a férias acumuladas e não tiradas durante seu período como Desembargador Federal.

André Mendonça: recebeu aproximadamente R\$154 mil da Advocacia-Geral da União (AGU) em 2024.

Flávio Dino: citado em levantamentos recentes como tendo recebido valores acima do teto constitucional decorrentes de retroativos de sua carreira anterior na magistratura federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/05/2026

INTERNACIONAL - TRUMP PUBLICA NOTA COM SEU ROSTO

Presidente dos EUA tem buscado associar sua imagem a símbolos públicos. Dessa vez, foi uma nota de US\$ 100

Do Estadão Conteúdo



Na frente da nota, aparece uma foto de Trump, acompanhada da frase “Federal Victory Note” (“Nota de Vitória Federal”)

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, publicou uma imagem de uma nota de US\$ 100 estampada com seu rosto. A postagem foi feita na Truth Social. Na frente da nota, aparece uma foto de Trump, acompanhada da frase “Federal Victory Note” (“Nota de Vitória Federal”, em tradução livre) e das inscrições “TRUMP2024”, em referência ao ano em que o republicano foi eleito pela última vez, e “TRUMP4547”, por ele ter sido o 45º e 47º presidente americano.

No verso, há uma imagem do Independence Hall, na Philadelphia, além da frase “GOD BLESS DONALD TRUMP” (“Deus abençoe Donald Trump”, em tradução livre). A imagem também traz a assinatura de Trump, que deve aparecer nas notas de dólar verdadeiras ainda neste ano.

A mudança, anunciada pelo Departamento do Tesouro no fim de abril, é uma homenagem aos 250 anos da independência dos EUA e marcará a primeira vez que um presidente em exercício aparecerá no papel-moeda americano.



Desde o início de seu mandato, Trump tem buscado associar a sua imagem a símbolos públicos. Em abril, o Departamento de Estado anunciou que prepara uma edição limitada de passaportes comemorativos com uma foto do republicano, novamente em homenagem ao aniversário da independência americana. Ele será o primeiro presidente vivo a aparecer no documento de viagem.

Em março, a Comissão de Belas Artes dos EUA, que assessora agências federais em questões de design, aprovou a criação de uma moeda comemorativa de ouro 24 quilates com a imagem de Trump. Mais uma vez, a justificativa apresentada foi homenagear a independência do país.

A moeda mostra Trump com os punhos apoiados sobre uma mesa e expressão séria. No verso, há uma águia. Ela é uma das pelo menos três moedas com o rosto de Trump, incluindo uma moeda de US\$ 1 que circulará como moeda corrente, que o governo planeja lançar.

No ano passado, Trump também renomeou prédios em sua homenagem. Em dezembro, o John F. Kennedy Center for the Performing Arts passou a se chamar Trump-Kennedy Center. A mudança foi aprovada pelo conselho da instituição, montado pelo próprio republicano.

No mesmo mês, o Instituto da Paz dos EUA, em Washington, foi renomeado para Instituto da Paz Donald J. Trump. Ele também anunciou que a Marinha irá construir uma nova classe de navios de guerra, batizada de Classe Trump.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/05/2026*

INTERNACIONAL - RÚSSIA INTENSIFICA ATAQUES CONTRA A UCRÂNIA

Ofensiva ocorre ao mesmo tempo em que Trump fala em mediar o fim da guerra

Do Estadão Conteúdo

Mais de 100 drones russos atingiram áreas da Ucrânia nesta quarta-feira, 13, disse o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, poucas horas após outra série de ataques a áreas civis ter deixado pelo menos oito mortos.

“A Rússia continua seus ataques e faz isso de forma descarada mirando deliberadamente nossa infraestrutura ferroviária e locais civis em nossas cidades”, escreveu Zelenski em publicação no X.

Os ataques de Moscou ao país vizinho são incessantes, mesmo enquanto a Ucrânia se sente encorajada por seus recentes avanços militares e enquanto o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, e o presidente da Rússia, Vladimir Putin, afirmaram sem apresentar evidências que a guerra de quatro anos pode estar se aproximando do fim.

Os ataques noturnos atingiram infraestrutura residencial e ferroviária nas regiões centrais de Dnipro e no nordeste de Kharkiv, além de infraestrutura portuária na região sul de Odessa e instalações de energia na região central de Poltava, segundo Zelenski. Na terça-feira, 12, ele disse que 14 regiões foram alvo de ataques ao longo do dia.

“É importante apoiar a Ucrânia e não permanecer em silêncio sobre a guerra da Rússia. Toda vez que a guerra desaparece das principais notícias, isso incentiva a Rússia a se tornar ainda mais brutal”, disse Zelenski, em uma aparente referência ao fato de a atenção mundial estar voltada para a guerra no Irã.

Fim da guerra

Trump afirmou na terça-feira que acredita que Moscou e Kiev chegarão em breve a um acordo para encerrar os combates.

“O fim da guerra na Ucrânia, eu realmente acho que está muito próximo”, disse Trump a jornalistas ao deixar a Casa Branca para uma cúpula em Pequim. “Acreditem ou não, está ficando mais perto.”

Putin afirmou em um discurso no último fim de semana que sua invasão da Ucrânia possivelmente está “chegando ao fim”.

Nenhum dos líderes detalhou o que os levou a acreditar na possibilidade de paz no conflito mais longo da Europa desde a Segunda Guerra Mundial.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS LIDERA LUCRO GLOBAL ENTRE PETROLEIRAS NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Produção do pré-sal, câmbio e alta do petróleo impulsionaram resultado da estatal, aponta Elos Ayta
Por Bruno Rosa — Rio



Edifício sede da Petrobras, no Centro do Rio — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A Petrobras foi a empresa que mais lucrou no primeiro trimestre deste ano entre as grandes petroleiras do mundo, de acordo com levantamento feito pela Elos Ayta. O aumento na produção, a desvalorização do dólar frente ao real e a alta nas cotações internacionais fizeram a estatal registrar ganhos de US\$ 6,2 bilhões entre janeiro e março, colocando a companhia na dianteira do ranking. Em segundo lugar aparece a Shell, com US\$ 5,6 bilhões, seguida da ExxonMobil, com US\$ 4,1 bilhões.

O ranking considerou apenas as produtoras de óleo e gás com valor de mercado acima de US\$ 50 bilhões. Segundo Einar Rivero, CEO da Elos Ayta, o lucro da Petrobras em dólar registrou alta de 3,7% na comparação anual e foi influenciado pela desvalorização do dólar, que passou de R\$ 5,85 para R\$ 5,26, na média entre o primeiro trimestre do ano passado e o início deste ano. Já em reais, por outro lado, o lucro caiu 7,2%, para R\$ 32,6 bilhões, justamente pela valorização do real frente ao dólar.

— Como a conversão para dólares é realizada com uma taxa de câmbio mais baixa, cada real de lucro passou a corresponder a um valor maior em moeda americana. Assim, mesmo com recuo no lucro em reais, o resultado em dólares mostrou expansão — explica Rivero.

Além do câmbio, especialistas ressaltaram o aumento da produção no início deste ano, influenciado pela alta de 17,8% no pré-sal. Contribuiu ainda o fato de a companhia não ter operações no Oriente Médio, o que afetou os negócios de diversas empresas que atuam na região, como Shell, Exxon, Chevron e TotalEnergies. O avanço do preço do petróleo também ajudou a estatal brasileira a alcançar a liderança no ranking, que subiu para acima de US\$ 100, diz ele:

— O trimestre também foi marcado pelo aumento das tensões no Oriente Médio, após a escalada do conflito no Oriente Médio. O ranking foi influenciado por fatores operacionais, cambiais e conjunturais. Em 2025, a Exxon Mobil liderou a amostra, com lucro líquido de US\$ 28,8 bilhões, enquanto a Petrobras ficou na segunda posição, com US\$ 20 bilhões.

Empregos aumentam

Em evento na Bahia para a retomada da produção de fertilizantes no estado ontem, Magda Chambriard, presidente da estatal, comemorou o resultado e atrelou o lucro ao aumento da produção de petróleo e gás.

— Fomos a empresa mais lucrativa do planeta no primeiro trimestre. Não é pouca coisa. Nunca dantes na história deste país. E como fizemos isso? Colocamos muita produção no tanque. Temos dois campos que superam a produção de mais de um milhão de barris por dia. Estamos entregando mais de 50 milhões de metros cúbicos por dia de gás. Há dois anos, eram 29 milhões — afirmou ela.

Mas, apesar do aumento da produção, o setor precisa ampliar a recuperação de reservatórios e aumentar os investimentos previstos em novas fronteiras, como a Margem Equatorial, no litoral dos estados do Amapá ao Rio Grande do Norte, e a Bacia de Pelotas, no Rio Grande do Sul, segundo o Caderno Abespetro 2026, lançado ontem. Só assim o país vai conseguir elevar seu volume de reservas provadas de petróleo dos atuais 17 bilhões para 23,5 bilhões de barris na próxima década. A entidade, que representa os fornecedores da indústria de óleo e gás, estima que, para o país alcançar esse marco, serão necessários investimentos de ao menos US\$ 30,6 bilhões por ano.

— O Brasil não realizou sequer uma perfuração de poços em áreas consideradas de nova fronteira entre 2018 e 2024. A Noruega perfurou 32 poços em novas fronteiras no período, enquanto Guiana e Suriname somaram 62 poços, e as regiões sul e oeste da África contabilizaram 28 poços — afirma Telmo Ghiorzi, presidente-executivo da Abespetro.

A entidade também destacou que o Brasil encerrou o ano passado com quase 700 mil pessoas empregadas de forma direta e indireta no setor, número que retoma o patamar de 2010, quando as vagas atingiram recorde histórico. Depois disso, porém, o setor entrou em declínio por conta da crise desencadeada após a revelação da Lava Jato e da queda no preço do petróleo, que freou os investimentos.

Para Ghiorzi, embora o dado mostre um aquecimento do setor nos últimos anos, ele destaca a necessidade de o país manter os ciclos de leilões de novas áreas e a importância de melhorias na questão regulatória, criticando, por exemplo, a tributação sobre a exportação de petróleo:

— Precisamos de mais empresas privadas no Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/05/2026

GOVERNO AMPLIA POSSIBILIDADE DE ATUAÇÃO DOS CORREIOS E EMPRESA PODE LEVANTAR MAIS R\$ 500 MILHÕES POR ANO

Nova regra permite, por exemplo, que galpões da estatal possam ser usados para armazenar produtos apreendidos pela Receita Federal

Por Geralda Doca — Brasília



Sede dos Correios em Brasília (DF) — Foto: Reprodução / TV Globo

O governo ampliou as possibilidades de contratação dos Correios com o setor público para aumentar as receitas da estatal, que enfrenta uma crise financeira sem precedentes. Além de alugar galpões ociosos para armazenar produtos apreendidos pela Receita Federal, os Correios poderão tratar de documentos físicos arquivados por prefeituras e governos estaduais.



Uma portaria do Ministério das Comunicações, publicada nesta quinta-feira, traz uma gama de serviços que já estão sendo negociados pela direção da empresa e precisavam de regulamentação.

Segundo a direção da empresa, na próxima semana, o departamento jurídico da estatal terá uma ideia mais clara sobre o alcance da medida em conversas com órgãos contratantes. Mas a expectativa é que a medida possa gerar receitas de R\$ 500 milhões por ano.

Há demanda em todos os estados e só faltava essa regulamentação. Estamos aumentando nosso escopo de atuação para aumentar receitas e ocupar uma ociosidade instalada, disse um integrante da diretoria.

A portaria atualiza e consolida as regras para a atuação dos Correios em áreas como logística integrada, serviços digitais, serviços financeiros e telefonia celular.

"A medida moderniza normativos antigos, acompanha o avanço da transformação digital e amplia a segurança jurídica para contratos firmados pela estatal", diz o Ministério das Comunicações em nota.

As novas regras fazem parte do processo de modernização do arcabouço legal postal, elaborado por um grupo de trabalho, e consolida quatro portarias atualmente vigentes em um único normativo.

Crise sem precedentes

Os Correios encerraram o ano de 2025 com um prejuízo de R\$ 8,5 bilhões. Em 2024, o resultado havia ficado negativo em R\$ 2,6 bilhões. A estatal acumula 14 trimestres consecutivos de rombo nas contas, sequência iniciada no quarto trimestre de 2022.

A empresa afirma que o principal gasto responsável pelo resultado do ano passado foi o pagamento de precatórios, despesas decorrentes de decisões judiciais. Além disso, a receita bruta em 2025 foi de R\$ 17,3 bilhões, valor 11,35% menor que o registrado no ano anterior.

No fim do ano passado, os Correios conseguiram fechar um contrato de empréstimo de R\$ 12 bilhões com garantia do Tesouro Nacional. O valor foi depositado quase integralmente no dia 30 de dezembro.

Para tentar driblar a crise, a empresa passa por um processo de reestruturação. Porém, uma das principais apostas da estratégia de recuperação econômica — o plano de demissão voluntária (PDV) — terminou com a adesão de cerca de 3 mil funcionários, segundo balanço parcial da estatal.

O número representa apenas 30% da meta de desligar 10 mil trabalhadores do quadro para economizar R\$ 1,4 bilhão em despesas com pessoal a partir do próximo ano. O PDV teve duração de cerca de dois meses.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/05/2026

AÇÕES DA BOEING CAEM APÓS TRUMP ANUNCIAR COMPRA DE AVIÕES PELA CHINA MENOR QUE A ESPERADA

País asiático encomendou 200 aeronaves, abaixo da expectativa de um acordo histórico que poderia envolver cerca de 500 jatos

Por Bloomberg — Pequim

A China concordou em comprar 200 aviões da Boeing, afirmou o presidente Donald Trump, em um acordo bilionário que marcaria a primeira compra de jatos comerciais fabricados nos EUA pelo país em quase uma década.

No entanto, o anúncio de Trump, feito em entrevista ao programa "Hannity", da Fox News, nesta quinta-feira, ficou abaixo da expectativa de um acordo histórico que poderia envolver até 500 aeronaves dos modelos 737 Max e de fuselagem longa por companhias aéreas chinesas.



Aeronaves Boeing 737 Max na fábrica da empresa em Renton, Washington — Foto: M. Scott Brauer/Bloomberg

As ações da Boeing chegaram a cair 5,4%, para US\$ 227,50, embora ainda acumulem alta de aproximadamente 7% no ano.

Trump e o presidente chinês Xi Jinping estão se reunindo esta semana para tratar de pontos sensíveis entre as duas maiores economias do mundo, incluindo sanções, barreiras comerciais e também a guerra no Irã.

Trump afirmou que a China concordou em encomendar 200 grandes aviões da Boeing.

— A Boeing queria 150, conseguiu 200— acrescentou. Ainda não está claro quais modelos fazem parte do pedido.

Um representante da Boeing não respondeu ao pedido de comentário.

Para a Boeing, o acordo encerra anos de negociações com companhias aéreas chinesas e põe fim ao longo período sem encomendas no segundo maior mercado de aviação do mundo.

A retomada das vendas para a China ajudaria a empresa a fortalecer suas finanças em meio a um processo de reestruturação corporativa liderado pelo CEO da Boeing, Kelly Ortberg, que faz parte da delegação de Trump ao país asiático.

Também garantiria às companhias aéreas chinesas acesso a aeronaves fabricadas nos EUA, em um momento em que a demanda global por novos aviões supera a capacidade dos fabricantes de produzi-los.

Um pedido de 200 aviões “é decepcionante para um mercado que esperava 300 ou mais, além de detalhes sobre os modelos”, afirmou o analista da Bloomberg Intelligence, George Ferguson. Segundo ele, até que a encomenda seja confirmada por uma companhia aérea, ela “não entrará oficialmente na carteira de pedidos firmes e, em anos anteriores, acordos do governo chinês para compra de aviões não chegaram a ser concluídos”.



Uma aeronave C919 da Commercial Aircraft Corp of China no Salão Aeronáutico de Cingapura em 2026 — Foto: Bloomberg

A China encomendou apenas 39 aviões da Boeing nesta década, então, se o acordo for concretizado, poderá representar um retorno das compras de aeronaves americanas, acrescentou Ferguson.

A China não anuncia uma grande encomenda à Boeing desde a última visita de Trump ao país, em 2017, e grande parte daquele acordo já havia sido divulgada

anteriormente. Pequim normalmente faz pedidos em grande escala tanto à Boeing quanto à rival Airbus e depois distribui as aeronaves entre as companhias aéreas estatais.

Em janeiro de 2020, a China comprometeu-se a comprar US\$ 77 bilhões em produtos fabricados nos EUA, incluindo aeronaves, mas não cumpriu a promessa após a pandemia de Covid-19 derrubar o setor de viagens aéreas.



A Boeing acabou perdendo a liderança de mercado na China para a Airbus em meio ao aumento das tensões comerciais e à longa suspensão do modelo Boeing 737 MAX. A China foi o primeiro país a suspender as operações do Max após dois acidentes fatais e só permitiu sua volta aos voos em 2023, anos depois de a Administração Federal de Aviação (FAA na sigla em inglês) autorizar novamente o modelo nos EUA.

Desde julho de 2022, grandes companhias aéreas chinesas encomendaram ou se comprometeram a comprar cerca de 700 aeronaves da Airbus, incluindo uma compra de 137 aviões pela China Southern Airlines e uma de suas subsidiárias, anunciada em abril.

Ainda assim, a Airbus também enfrentou dificuldades na China. No mês passado, a fabricante europeia afirmou que atrasos administrativos no país prejudicaram a entrega de quase 20 aeronaves, sem detalhar os problemas.

A China também desenvolveu seu próprio jato concorrente do Airbus A320 e do Boeing 737, chamado de C919. Embora a aeronave, fabricada pela Commercial Aircraft Corporation of China, tenha recebido mais de mil pedidos — principalmente de companhias aéreas chinesas — o aumento da produção e das entregas vem ocorrendo lentamente.

Desde o retorno de Trump à Casa Branca, a Boeing conquistou uma série de encomendas, com essas compras ocupando papel de destaque em acordos comerciais com países como Arábia Saudita, Catar e Coreia do Sul.

Trump afirmou ter ajudado a Boeing a vender mil aviões.

—A Boeing me deu o prêmio de maior vendedor da história da Boeing, o que foi um prêmio bem legal— disse Trump em uma mesa-redonda empresarial na Casa Branca, em dezembro.

Melhores práticas de IA

De acordo com o Wall Street Journal, o secretário do Tesouro americano, Scott Bessent, que acompanha Trump em sua visita à China, disse nesta quinta-feira que ambos os países vão começar a discutir as melhores práticas em matéria de inteligência artificial e a estabelecer medidas de proteção.

— Vamos estabelecer um protocolo sobre como avançar com as melhores práticas para a IA, a fim de garantir que atores não estatais não tenham acesso a esses modelos— disse Bessent, de acordo com o WSJ, citando uma entrevista do secretário à CNBC.

O jornal afirma também que o tema de IA não foi mencionado nas declarações dos dois países após a reunião de hoje.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/05/2026

BRASIL PODE AMPLIAR RESERVAS DE PETRÓLEO PARA 23,5 BILHÕES DE BARRIS NA PRÓXIMA DÉCADA, DIZ ABESPETRO

País não realizou sequer uma perfuração de poços em áreas consideradas de nova fronteira entre 2018 e 2024

Por Bruno Rosa — Rio

O Brasil tem potencial para elevar seu volume de reservas provadas de petróleo dos atuais 17 bilhões para 23,5 bilhões de barris na próxima década, caso consiga ampliar a recuperação de reservatórios e aumentar os investimentos previstos em novas fronteiras, como a Margem Equatorial, no litoral dos estados do Amapá ao Rio Grande do Norte, e a Bacia de Pelotas, no Rio Grande do Sul. As projeções fazem parte do Caderno Abespetro 2026, lançado nesta quinta-feira em evento no Rio de Janeiro.



Brasil pode ampliar reservas de petróleo para 23,5 bilhões de barris na próxima década, diz Abespetro — Foto: Agência Petrobras

A entidade, que representa os fornecedores da indústria de óleo e gás, estima que, para o país alcançar esse marco, serão necessários investimentos de ao menos US\$ 30,6 bilhões por ano. Mas há desafios. Segundo a Abespetro, o Brasil não realizou sequer uma perfuração de poços em áreas consideradas de nova fronteira entre 2018 e 2024, em um cenário bem diferente

do observado em outras partes do mundo. A Noruega perfurou 32 poços em novas fronteiras no período, enquanto Guiana e Suriname somaram 62 poços, e as regiões sul e oeste da África contabilizaram 28 poços. Para Telmo Ghiorzi, presidente-executivo da entidade, é preciso avançar na exploração até que se alcance a comercialidade de uma reserva.

— Entre perfurar e iniciar a produção de um campo, levamos pelo menos dez anos. Se demorarmos doze anos a cada autorização para verificação de jazida, a situação ficará bastante crítica. Esse foi o tempo que levamos para conseguir autorização para perfurar o primeiro bloco na Bacia da Foz do Amazonas, justamente entre a licitação da área, em 2003, e a obtenção do licenciamento ambiental, em 2025. Se não voltarmos a perfurar mais poços, corremos o risco de voltarmos a ser importadores de petróleo entre 10 e 15 anos — disse Ghiorzi.

Considerando as atuais reservas provadas de 17 bilhões de barris e uma produção de 5 milhões de barris por dia, as reservas brasileiras garantiriam a produção de petróleo até aproximadamente 2035. No entanto, segundo o executivo, caso as reservas adicionais sejam convertidas em reservas provadas, esse horizonte poderá ser estendido até 2042.

Segundo Ghiorzi, além de estimular o aumento das atividades na Margem Equatorial e na Bacia de Pelotas, é importante elevar o nível de recuperação das reservas dos campos já em produção. Por isso, ele defende um maior investimento de empresas privadas no Brasil. O executivo citou o exemplo dos campos maduros, nos quais, segundo ele, é importante que a Petrobras abra espaço para que empresas independentes ampliem a produção.

Ghiorzi também defendeu melhorias na questão regulatória, criticando, por exemplo, a tributação sobre a exportação de petróleo, e defendeu ajustes na política de conteúdo local. Segundo ele, há dois projetos de lei em tramitação no Congresso que podem alterar o caráter punitivo aplicado ao descumprimento das metas de conteúdo local, com foco em estimular mais investimentos.

— Precisamos de mais empresas privadas no Brasil. Quando comparamos o nível de concentração das operadoras de campos offshore em 2025, vemos que, no Brasil, por exemplo, a Petrobras detém 90,7% de participação. É um cenário bem diferente de outras regiões, como a América do Sul (exceto Brasil), onde a ExxonMobil possui 82,5% de participação, seguida pela Equinor, no Mar do Norte, com 56%, além da TotalEnergies, com 30,3% no oeste da África, e da Pemex, com 33,8% no Golfo do México.

Empregos no setor voltam ao patamar de 2010

A Abespetro também destacou que o Brasil encerrou o ano passado com quase 700 mil pessoas empregadas de forma direta e indireta no setor, número que retoma o patamar de 2010, quando as vagas atingiram recorde histórico. Depois disso, porém, o setor entrou em declínio por conta da crise desencadeada após a revelação da Lava Jato e da queda no preço do petróleo, que freou os investimentos.

Para Ghiorzi, o dado mostra um aquecimento do setor nos últimos anos, mas ele destacou a necessidade de o país manter os ciclos de leilões de novas áreas em um segmento que responde por 11% do PIB. O executivo afirmou ainda que a atual guerra envolvendo o Irã, que elevou o preço do



petróleo para acima de US\$ 100 por barril, é um fator importante, mas ponderou que ainda é preciso observar como a commodity irá se comportar nos próximos meses.

— Ninguém toma uma decisão hoje com base no preço de hoje ou de amanhã, já que o petróleo tem uma cotação volátil. Essa foi uma lição que as companhias aprenderam na década passada, quando o petróleo caiu de US\$ 130 por barril para menos de US\$ 30. Então, hoje, as companhias trabalham com uma cautela maior — disse Ghiorzi.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

RELATOR DO FIM DA ESCALA 6X1 PROMETE TEXTO QUE CONTEMPLA INTERESSE DE EMPRESAS E TRABALHADORES

Expectativa é que Proposta de Emenda à Constituição (PEC) seja votada na comissão especial em 26 de maio e levada a plenário no dia seguinte

Por Geovani Bucci (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)

O relator da comissão especial sobre o fim da escala 6x1, deputado federal Leo Prates (Republicanos-BA), afirmou nesta quinta-feira, 14, que o relatório final “não será contra ninguém”. Segundo o parlamentar, o texto deverá contemplar tanto interesses empresariais quanto dos trabalhadores.

“O relatório não será contra ninguém. Eu terei uma agenda grande com o setor patronal aqui em São Paulo também”, disse Leo Prates. “A gente vai tentar encontrar um texto que diminua os danos sem prejudicar o trabalhador.”

O deputado também ressaltou o papel do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), que embarcou na discussão sobre a redução da jornada de trabalho, segundo ele. De acordo com o parlamentar, o “lado” da comissão especial é dos “seres humanos” e esse debate está alinhado com discussões mundo afora.

A comissão é presidida pelo deputado Alencar Santana (PT-SP). O tema segue em discussão com o ministro do Trabalho, Luiz Marinho.

Eles participaram de audiência pública da Câmara dos Deputados, em São Paulo (SP), evento integrado ao programa “Câmara pelo Brasil”, promovido pela comissão especial que debate o fim da escala 6x1 e a redução da jornada de trabalho no País. Também esteve presente a ex-ministra do Meio Ambiente e pré-candidata ao Senado, Marina Silva (Rede), e o presidente do Solidariedade, Paulinho da Força.

Prates disse ainda que, na sua visão, diante do volume de emissões e isenções já concedidas pelo Brasil sem benefício à sociedade ou qualquer efeito social relevante, o fim da escala 6x1 seria algo viável e que “não tem preço”.

Na Câmara, a expectativa é que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que trata do assunto seja votada na comissão especial em 26 de maio e levada a plenário no dia seguinte. O texto analisado (221/2019) é o do deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), ao qual a proposta da deputada Erika Hilton (PSOL-SP) foi apensada.



Relator da comissão especial sobre o fim da escala 6x1, o deputado Leo Prates, e o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho Foto: Wilton Junior/Estadão

“Não é do governo, é do trabalhador”

O ministro Luiz Marinho disse que não prevê dificuldades na tramitação do fim da escala 6X1 no Senado, após as derrotas do governo impostas pelo presidente da casa, Davi Alcolumbre.

Segundo o ministro, não há motivo para Alcolumbre impedir a tramitação quando a proposta de emenda constitucional chegar ao Senado “Não tem por que não fazê-lo. Até porque não é o governo, é a sociedade brasileira e o povo trabalhador”, disse Marinho antes de entrar na audiência pública sobre a PEC que trata do fim da escala 6X1.

Pelo calendário acertado entre o governo e o presidente da Câmara, Hugo Motta, a proposta deve ser votada no dia 26 na comissão especial, e no dia 27 em plenário. Em paralelo, será analisado o projeto de lei com a regulamentação.

Marinho disse que a transição — ou seja, o tempo para a redução da jornada, ou se valerá imediatamente, como quer o governo — vai depender do Legislativo. O ministro salientou que a tramitação rápida da PEC na Câmara — com jornada máxima de 40 horas semanais, sem redução de salário — parece estar alinhada com os deputados que cercam o debate, incluindo Motta.

“Não houvesse engajamento da sociedade, do povo trabalhador brasileiro, seguramente isso não estaria sendo debatido”, disse o ministro.

Marinho voltou a afirmar que a economia brasileira está madura para suportar a redução da jornada de trabalho, cujo custo, reiterou, será compensado por ganhos de produtividade, e não via isenção fiscal. “A redução de jornada se compensa com o resultado dela própria. Está provado, nas empresas que tomaram a iniciativa de mudar a escala de 6X1 para 5X2, houve eliminação de faltas, vagas abertas foram preenchidas, melhorou o ambiente. Portanto, aumenta a produtividade”, concluiu o ministro do Trabalho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/05/2026

LULA DIZ ESTAR ‘CHATEADO’ PORQUE VALE ESTÁ COMPRANDO NAVIOS NA CHINA

Declaração foi feita durante visita à Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia, que retomou produção em janeiro

Por Geovani Bucci (Broadcast) e Gabriel de Sousa (Broadcast)



SÃO PAULO E BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta quinta-feira, 14, estar “chateado” com a Vale pela compra de navios chineses, em vez de embarcações produzidas no Brasil. O petista disse que pretende conversar sobre o assunto com o presidente da companhia, Gustavo Pimenta.

Lula durante visita a fábrica de fertilizantes nitrogenados da Petrobras na Bahia Foto: Seaud/PR

“Não tem sentido a gente fazer esforço em estaleiro brasileiro e que a Vale esteja gerando emprego na China”, disse Lula. “Produzir navios seria mais caro, mas estaríamos trazendo conhecimento tecnológico e mão de obra qualificada.”

As declarações foram feitas durante visita à Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia (Fafen-BA), que retomou a produção em janeiro de 2026. A reativação da unidade integra a carteira de fertilizantes do Novo PAC, com investimentos consolidados de cerca de R\$ 5,9 bilhões.

Também participaram do evento o ministro da Agricultura e Pecuária, André de Paula, o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), e a presidente da Petrobras, Magda Chambriard. A fábrica havia sido hibernada pela companhia, mas foi retomada em 2023.

Lula afirmou que governos anteriores tentaram vender a Petrobras, mas, diante do risco de a privatização não ser aprovada no Congresso, optaram por “vender a empresa em pedaços”, como refinarias. Segundo ele, a Petrobras deveria recomprar esses ativos, mas pelo preço que considerar adequado, e não pelo valor pretendido pelos vendedores.

Ele afirmou que o Brasil não pode continuar importando 90% dos fertilizantes de que a indústria nacional precisa. Segundo ele, o País foi governado por pessoas com uma formação política “de vira-lata”, sem preocupação estratégica com a soberania nacional.

O presidente também criticou a privatização da Eletrobras. Disse que, quando a empresa era estatal, seu presidente recebia cerca de R\$ 60 mil por mês, enquanto hoje, segundo ele, presidente e diretores devem ganhar ao menos R\$ 400 mil.

“Não é verdade que o privado é mais eficiente do que o público, o importante é que temos governo competente e governo traidor da pátria, que não é competente”, salientou o petista. “Quando eu não sei governar, eu começo a vender as coisas.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/05/2026

PETRÓLEO E GÁS: EMPREGOS NO SETOR VOLTAM AO NÍVEL DE 2010, DIZ ASSOCIAÇÃO DA INDÚSTRIA

O nível de empregos deve permanecer estável até 2030, quando poderá recuar, caso o Brasil não avance na perfuração de novos poços, alertou a AbesPetro

Por Juliana Garçon (Broadcast)

RIO - O setor de petróleo e gás encerrou 2025 com cerca de 700 mil pessoas empregadas, de volta ao nível registrado em 2010. Mas o nível de empregos deve permanecer estável até 2030, quando poderá recuar, caso o Brasil não avance na perfuração de novos poços, alertou a Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (AbesPetro), que fornece peças e equipamentos para a petroleira.



“Nível de emprego é indicador importante. Após anos tenebrosos, retomamos o nível de emprego de 2010 e estamos começando a superar a crise de 2015, que foi decorrente da Lava Jato, do preço do petróleo e do período sem leilões de 2008 a 2013”, disse Telmo Ghorzi, presidente executivo da associação.

Setor de petróleo e gás espera que a Margem Equatorial, estratégica para a produção nacional, atinja as expectativas Foto: Foresea/Divulgação

Dos 700 mil postos de trabalho no setor, 45 mil estão na Petrobras, 50 mil em outras petroleiras e 600 mil nos outros elos da cadeia. O número tende a decrescer a partir de 2030. Mas, se a produção da Margem Equatorial atingir as expectativas, o problema pode se inverter, com forte demanda e falta de profissionais capacitados para o setor.



O maior problema é falta de profissionais especializados, diz Ghorzi, apesar de a remuneração do segmento ser cerca de cinco vezes maior do que a média nacional. Enquanto a média brasileira é de R\$ 2.583,46, apontou a Abespetro apoiada em dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) 2023, o setor paga R\$ 13.560,81.

Para se ter uma ideia do déficit na perfuração de poços, a associação cita exemplos. Na Noruega, entre 2018 e 2024, foram furados 143 poços, sendo 32 em novas fronteiras. Guiana e Suriname fizeram 75 poços, sendo 62 em novas fronteiras.

O Brasil fez apenas 37 poços, nenhum deles em novas fronteiras. “O Brasil tem um enorme problema. Esse boleto está a caminho. É o desafio número um. A gente não sabe como resolver isso ainda”, comentou o executivo.

Segundo ele, a questão decorre de diversas razões, inclusive as dificuldades no licenciamento ambiental e leilões com poucos resultados. “Há leilões, mas com poucos interessados, sobretudo porque a questão ambiental continua muito pesada no Brasil. Esse é um outro problema importante que nós temos.” Ghorzi citou ainda os juros altos e as dificuldades regulatórias como entraves para o setor, frisando que em dez ou 15 anos o País pode se tornar importador.

Fator de recuperação

Além da perfuração de poços, o setor enfrenta um desafio no baixo fator de recuperação de óleo, a fração de petróleo efetivamente produzido em relação ao total de óleo nas formações de rochas que formam um reservatório. Neste indicador, o Brasil tem taxa média de 27%, com enorme potencial de crescimento.

A média de 20 projetos no Mar do Norte alcança 46%. “São questões regulatórias, e é uma questão política de a Petrobras não sair dos campos maduros. Isso atrapalha o fator de recuperação. As empresas menores são mais ágeis e fazem aumentar o fator de recuperação. Isso acontece no mundo todo.”

De acordo com projeções da AbesPetro, se o fator de recuperação do Brasil aumentar cerca de 4 pontos percentuais, de 27% para 31%, haveria um acréscimo de 6,5 bilhões de barris à produção acumulada entre 2032 e 2050.

Esse adicional demanda investimentos adicionais de US\$ 12 bilhões por ano em relação ao cenário base da entidade, no qual os investimentos exploratórios da Margem Equatorial e na Bacia de Pelotas serão retomados e vão crescer continuamente, enquanto os investimentos para extensão de reservas nas bacias de Santos e de Campos manterão o ritmo planejado.

A inclusão de PcD também é considerada um desafio. “No Brasil, a lei determina que 5% dos empregados de qualquer empresa com mais de mil funcionários precisam ser pessoas com deficiência. Mas é um desafio enorme colocar uma pessoa com deficiência no offshore. Nosso número médio é alguma coisa perto de 2%.”

Agenda

A associação tem quatro tópicos prioritários: reforma tributária e transição energética; marco legal do descomissionamento (o processo de desativar, desmontar e remover instalações de produção, como plataformas de petróleo e gás, ao final de sua vida útil); bonificação do conteúdo local excedente e interação entre universidade e indústria.

O descomissionamento é objeto de múltiplas normas e projetos de lei, o que gera incerteza regulatória e pode atrasar investimentos no setor, comentou Ghorzi. A bonificação de conteúdo local excedente, afirmou, inverte a lógica punitiva e tem potencial para induzir uma retomada rápida e vigorosa da indústria local.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/05/2026

CSN RECEBEU MAIS PROPOSTAS DO ESPERADO PARA VENDA DO NEGÓCIO DE CIMENTOS, DIZ STEINBRUCH

Segundo o executivo, o processo agora vai para uma segunda fase, com o início das propostas vinculantes e, em seguida, para a due diligence

Por Talita Nascimento (Broadcast)

O CEO da CSN, Benjamin Steinbruch, afirmou nesta quinta-feira, 14, que a companhia segue comprometida com a desalavancagem do balanço. Segundo ele, o processo de venda de ativos avança dentro do cronograma divulgado ao mercado, que prevê a conclusão das operações até o terceiro trimestre de 2026. Nesse contexto, Steinbruch afirmou que a empresa deve estabelecer um prazo curto para avançar à próxima etapa da venda de participação no negócio de cimentos, após o recebimento das propostas não vinculantes pelo ativo.

“Recebemos propostas não vinculantes dentro do tempo estabelecido. Boas propostas em número maior do que achávamos e estamos trabalhando agora nesse processo consequente (de evoluir para propostas vinculantes) em que teremos um prazo estabelecido curto para que possamos afunilar e trabalhar rapidamente e possamos chegar a uma conclusão dentro daquilo que falamos”, disse o executivo.



Benjamin Steinbruch disse que grupo recebeu mais propostas do que o previsto para compra de participação na área de cimentos Foto: Christina Rufatto/ ESTADÃO

O CFO da companhia, Marco Rabello, afirmou que a próxima etapa do processo — a evolução para propostas vinculantes — terá início na próxima semana. Parte das empresas que apresentaram ofertas preliminares será convidada a avançar para a fase de “due diligence”, etapa em que os potenciais

compradores passam a analisar detalhadamente os números e as operações do negócio de interesse.

Rabello estima que essa segunda fase do processo de venda de ativos deve durar entre dois e três meses, o que pode levar à conclusão da operação no terceiro trimestre de 2026. “Se estamos avançando para a próxima etapa em cimento, é porque recebemos boas propostas”, afirmou o executivo.

Questionado sobre a porcentagem do negócio de cimentos que as ofertas miram, Rabello afirmou que a empresa está vendendo o controle da CSN Cimentos. “Todos os players são estratégicos”, disse, acrescentando que é esse tipo de comprador que costuma fazer as melhores propostas. Ele acrescentou que a porcentagem do negócio que os compradores podem abocanhar depende dos interessados, podendo ser 70%, 80% ou qualquer outra fatia de controle.

Sobre a venda de participação nos ativos de infraestrutura da companhia, Steinbruch afirmou que o processo também está dentro do cronograma. Rabello acrescentou ainda que a empresa deve trazer, na próxima conversa com investidores, novidades sobre processo de infraestrutura.

O executivo mencionou também que, à frente, a companhia pode trazer novas iniciativas de venda de ativos fora dos negócios principais da empresa.

Resultado

Steinbruch, que também é presidente do conselho de administração da CSN Mineração, classificou o primeiro trimestre de 2026 como “excepcional”. Ele argumentou que, em um período chuvoso, que atrapalha a operação, a companhia entregou bons números.

“Houve dias em que tivemos verdadeira tempestade na mina em janeiro e fevereiro, o que atrapalha muito toda a parte operacional, tanto de produção quanto de transporte, e, apesar disso, conseguimos esse trimestre excepcional”, afirmou Steinbruch.

Ele destacou, dentre outras coisas, o novo recorde de produção própria para o primeiro trimestre da companhia, com crescimento de 6,7% em comparação com o primeiro trimestre de 2025. O novo recorde de volume embarcado no terminal portuário da companhia (Tear) no primeiro trimestre, de 8,7 milhões de toneladas, também foi mencionado. “Deixamos de comprar para produzir mais”, disse.

“Dentro daquilo que nos propusemos a fazer na mineração, nós temos tido bastante sucesso”, complementou o empresário.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/05/2026

OPINIÃO - OS MISTÉRIOS DO CRÉDITO RURAL NA AMAZÔNIA

Plano Safra oferece dinheiro barato e a demanda potencial por crédito para atividades florestais na Amazônia é expressiva; por que, até hoje, não conseguimos escala?

Por Salo Coslovsky

O Plano Safra é um dos instrumentos mais poderosos que temos para promover o desenvolvimento rural no Brasil, mas ele não tem conseguido apoiar o extrativismo ou o rematamento produtivo na Amazônia. Essa frustração já é antiga, provavelmente tão velha quanto o próprio Pronaf, que foi criado em meados dos anos 1990 para financiar a agricultura familiar.

Quem acompanha o tema lê sobre a grande quantidade de recursos anunciados a cada ciclo. No Plano Safra 2025/2026, o número foi R\$ 516 bilhões. Quem busca mais detalhes nos dados do Banco Central vê que uma proporção relativamente pequena do montante é aplicada na Amazônia, enquanto a parcela que vai para atividades do extrativismo florestal sustentável ou ligadas ao rematamento de áreas já desmatadas é ainda menor, quase inexistente.

Comecei a me aprofundar no assunto há pouco tempo e ainda tenho muito o que aprender. O que já descobri, porém, mostrou uma realidade diferente daquela que eu imaginava. A minha primeira surpresa foi aprender que o Plano Safra está organizado como uma grande iniciativa de “blended finance”, em que um subsídio governamental relativamente pequeno busca mobilizar um volume muito mais expressivo de capital privado detido pelos bancos. Entender essa divisão de responsabilidades é essencial para que possamos encontrar a raiz do problema.



Exigências para crédito rural podem ser razoáveis em diversas regiões do país, mas acabam se tornando draconianas ou até mesmo impeditivas quando aplicadas na Amazônia Foto: Tiago Queiroz/Estadão

No Plano Safra, o governo cumpre dois papéis complementares. O primeiro papel é normativo. O Conselho Monetário Nacional define as normas gerais, o Banco Central compila o Manual do Crédito Rural e dois ministérios dividem responsabilidades mais operacionais. O

Ministério da Agricultura cuida das linhas de crédito empresariais, voltadas para médios e grandes produtores, enquanto o Ministério do Desenvolvimento Agrário acompanha as linhas dedicadas a pequenos produtores e agricultura familiar.



O segundo papel do governo é financeiro, uma vez que o Tesouro subsidia os juros por meio da “equalização”. Isto é, o governo cobre a diferença entre a taxa Selic e os juros mais baixos cobrados dos tomadores, para que os bancos possam remunerar seus depositantes. Em 2025/26, esse subsídio custou R\$13,5 bilhões, equivalente a 2,5% do total anunciado.

Na ponta, mas ainda daquele lado do balcão, estão os agentes financeiros, em grande parte bancos de varejo, habilitados a trabalhar com o Plano Safra. São eles que recrutam os tomadores, verificam os documentos, pedem garantias, concedem o crédito e cobram os pagamentos. Os bancos assumem também o risco de inadimplência. Como me explicou um servidor público próximo ao tema: “O Estado não puxa o risco-cliente. Esse risco é do agente financeiro. O Estado responde pelas taxas de juros e condições de financiamento.”

Por fim, do outro lado do balcão estão os tomadores, que precisam demandar o crédito, aceitar as condições, incluindo valores, prazos e juros, e apresentar os documentos e garantias que forem exigidos.

Uma parte importante do esforço dedicado a direcionar volume mais expressivo de recursos do Plano Safra e do Pronaf para que financiem atividades de base florestal na Amazônia tem focado em estimular a demanda. Uma forma de fazer isso é diminuindo os juros que são cobrados, dilatando os prazos de pagamento, aumentando o teto de valores concedidos e estendendo a carência. Outra frente de trabalho busca diminuir os custos de transação incorridos pelos tomadores, que impedem que cheguem ao balcão com os documentos devidos. O Manual do Crédito Rural, por motivos legítimos, impõe uma série de exigências documentais para evitar fraudes e desvios. Essas exigências podem ser razoáveis em diversas regiões do país, mas acabam se tornando draconianas ou até mesmo impeditivas quando aplicadas na Amazônia. Por exemplo, para ter acesso ao Pronaf, o tomador precisa apresentar um documento indicando sua elegibilidade a esse programa. Alguns anos atrás, esse documento tinha validade de dois anos; depois foi ampliado para três. Para quem mora em uma zona periurbana ou perto de uma estrada asfaltada, viajar um par de horas até a cidade para renovar esse documento é fácil. Na Amazônia, tem muita gente que mora a dias de distância e toda viagem custa caro. Para esse pessoal, renovar o documento não justifica.

Graças, em parte, a um esforço de duas ONGs exemplares — Osociobio e Conexsus —, o governo ampliou o prazo de validade desse documento na Amazônia para cinco anos. A Conexsus criou também uma rede de “ativadores de crédito”, isto é, técnicos oriundos das próprias comunidades que guiam produtores em todo o processo de obtenção e uso do crédito rural.

Todos esses esforços são meritórios e muitos dão resultado. Tenho a impressão, porém, de que parte importante do problema não está do lado da demanda por crédito, e sim do lado da oferta.

Não cheguei nessa hipótese por acaso. Conversei recentemente com dois amigos do alto escalão do serviço público, nativos da Amazônia, ativistas socioambientais, e que, coincidentemente, possuem cada um seu sítiozinho. Pelo que me disseram, seus títulos estão em ordem, e suas propriedades têm alguma área já aberta, bem como área de preservação permanente e reserva legal, como manda a lei. O primeiro queria plantar café conilon. O segundo queria plantar cacau. Ambos foram à agência bancária em seus respectivos estados, um na Amazônia Ocidental, outro na Amazônia Oriental. Surpreendentemente, e após múltiplas visitas, continuavam frustrados, pois não conseguiam acessar o recurso que queriam e tinham direito, por motivos que não conseguiam entender bem nem me explicar. A frustração era tanta que um dos gerentes deu um conselho insólito ao tomador, provavelmente por desconhecer que falava com uma autoridade da área ambiental: “Escreve aí no formulário que vai criar gado, que fica mais fácil; depois você planta as árvores que quiser”.

Desconfio que o problema do Plano Safra na Amazônia de base florestal, como tantos dos problemas que afetam esses setores naquela região, é causado pelo acúmulo de pequenos atritos que emperram as engrenagens. Esses obstáculos são tão pequenos e recônditos que nem o gerente do banco nem a autoridade ambiental conseguem enxergá-los com facilidade. Mas são tão numerosos e tão danosos que entopem os canos e interrompem os fluxos.

Mas como resolvê-los? O lado da demanda já é bem conhecido e está encaminhado. O próximo passo é atacar a oferta, e a estrutura do “blended finance” já dá pistas de onde começar. Um possível obstáculo é o risco de inadimplência percebido pelo agente financeiro, que costuma ser mitigado com fundos de aval ou garantias adequadas. Outro obstáculo são os custos de transação, que podem ser mitigados reduzindo ou adaptando exigências legais. Outra solução é envolver intermediários, que agregam vários pedidos de crédito e facilitam a vida do banco. Muitos pensam em cooperativas e associações, mas eu defendo a participação também de empresas privadas, como os beneficiadores de produtos florestais, que estão em quase todo o território e têm interesses alinhados com essa questão. Um último obstáculo é a falta de critérios técnicos validados para que os bancários possam julgar projetos de extrativismo e rematamento. Como os dados são escassos, eu começaria criando um painel informativo indicando quais bancos e agências estão tendo mais sucesso concedendo crédito rural e quais atividades estão conseguindo tomá-lo. As possibilidades são enormes, e não podemos deixar que um acúmulo de pequenos problemas impeça avanços palpáveis.

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 14/05/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO FECHA EM LEVE ALTA, ENQUANTO SEGUE O IMPASSE NO ORIENTE MÉDIO

O petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em julho teve alta de 0,08% e o WTI (a referência americana) com entrega prevista para junho subiu 0,15%

Por *Luana Reis, Valor — São Paulo*



— Foto: Pixabay

Os contratos futuros do petróleo fecharam em leve alta nesta quinta-feira (14), após oscilarem entre ganhos e perdas ao longo do dia, enquanto persiste o impasse nas negociações de paz entre os Estados Unidos e o Irã. Os participantes do mercado acompanham o encontro do presidente americano Donald Trump com o líder chinês Xi Jinping, na expectativa de avanços para acabar com o conflito no Oriente Médio e reabrir o Estreito de Ormuz.

No fechamento, o petróleo tipo Brent (a referência mundial) com vencimento em julho teve alta de 0,08%, cotado a US\$ 105,72 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O WTI (a referência americana) com entrega prevista para junho subiu 0,15%, a US\$ 101,17 por barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex).

Segundo a CNBC, que cita fontes próximas ao assunto, a guerra com o Irã foi um dos principais temas discutidos entre Trump e Xi. A reportagem afirma que ambos concordaram que o Estreito de Ormuz deve permanecer aberto e que o Irã não poderia ter uma arma nuclear.

A Casa Branca informou que Xi demonstrou interesse em comprar mais petróleo dos americanos para reduzir a dependência chinesa do Estreito de Ormuz. Trump também disse que a China não irá fornecer equipamentos militares ao Irã.

Um cessar-fogo entre os Estados Unidos e o Irã está em vigor desde o início de abril, mas novos ataques e tensões no Estreito de Ormuz mantêm a travessia marítima praticamente fechada, comprometendo a produção e a exportação de petróleo dos países vizinhos. Um bloqueio americano aos portos iranianos estabelecido depois da trégua militar contribui para aumentar ainda mais o atrito na região.

Navios chineses passam por Ormuz

O Irã afirmou, nesta quinta-feira, que passou a permitir o trânsito de navios chineses pelo Estreito de Ormuz. A mídia estatal iraniana também noticiou que cerca de 30 embarcações cruzaram a rota marítima nas últimas horas.

Hamad Hussain, economista de commodities da Capital Economics, acredita que, caso o fluxo de petróleo no Estreito de Ormuz seja retomado ainda neste mês, a magnitude das quedas de estoques pode ser limitada e os preços do petróleo podem recuar até o fim de 2026.

No entanto, se a passagem permanecer efetivamente fechada e as reservas comerciais de petróleo continuarem sendo reduzidas no mesmo ritmo observado em abril, os estoques podem chegar a níveis "criticamente baixos até o fim de junho", na visão dele.

"Isso seria compatível com os preços do petróleo Brent atingindo um pico nominal histórico e poderia exigir cortes de demanda por petróleo mais desordenados e economicamente danosos", comenta Hussain em nota.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/05/2026

CSN DIZ QUE RECEBEU SETE PROPOSTAS PARA DIVISÃO DE CIMENTO

Presidente da companhia, Benjamin Steinbruch afirmou que a venda das participações minoritárias nas frentes de infraestrutura e logística está dentro do cronograma esperado

Por Ludmylla Rocha, Valor — São Paulo



Divisão de cimentos da CSN — Foto: Divulgação/CSN

O diretor executivo de Finanças da CSN, Antonio Marco Rabello, afirmou, nesta quinta-feira (14), que a companhia recebeu ao menos sete propostas para a divisão de cimentos, que é ofertada como parte da estratégia para redução de endividamento. Em teleconferência sobre resultados no primeiro trimestre, o executivo disse que o apetite de agentes "extremamente qualificados" mostra que o processo de venda está em linha com o cronograma esperado para operação deste porte.

Na apresentação, Rabello destacou que a frente de cimentos apresentou o maior lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) de sua história para um trimestre, mesmo diante de um trimestre sazonalmente mais fraco.

"Se fôssemos anualizar o resultado do primeiro trimestre, já teríamos o Ebitda potencial acima de R\$ 1,6 bilhão para este ano e, utilizando a sazonalidade própria do segmento ao longo do ano, o resultado pode superar R\$ 2 bilhões", disse. Ele afirmou, no entanto, não se tratar de previsão ou direcionamento (guidance), mas um exercício para demonstrar o potencial do setor no ano.

Rabello firmou ainda que, apesar do avanço dos processos de venda, essa não é a única forma com que a companhia tem buscado para redução da dívida, com atuação também via formas orgânicas, completou.

Venda de participações nas frentes de infraestrutura e logística

O presidente da CSN, Benjamin Steinbruch, afirmou que a venda das participações minoritárias da companhia nas frentes de infraestrutura e logística está dentro do cronograma esperado. “Estamos trabalhando fortemente e vamos dar continuidade à negociação com um parceiro estratégico nesses próximos meses”, afirmou.

Ainda sobre a venda da divisão de cimentos, ele disse que a companhia recebeu “boas propostas e em número a maior que esperado”. Afirmou também que a CSN está trabalhando para “afunilar essas propostas e chegar rapidamente a uma conclusão”, completou.

O executivo ressaltou que a empresa apresentou “melhora significativa” em todos os segmentos de atuação de janeiro a março, mesmo diante das chuvas, que atrapalham frentes como mineração, tanto em produção quanto em embarque.

O executivo afirmou que a empresa está focada tanto na parte de redução de despesas operacionais, quanto de estoques abrangendo matéria-prima, produto em elaboração e produto acabado e peças. “Estamos trabalhando fortemente porque isso tudo resulta em melhoria de caixa, liquidez e resultados imediatos”, completou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/05/2026

COMGÁS E SABESP TÊM ATÉ AMANHÃ PARA ENTREGAR PRIMEIROS RELATÓRIOS SOBRE EXPLOSÃO EM SP

Explosão atingiu residências e deixou um morto e três feridos; incidente ocorreu na área próxima à rua Dr. Benedito de Moraes Leme com a rua Piraúba, na zona oeste de SP

Por Folhapress — São Paulo



Explosão destrói casas, deixa um morto e três feridos na zona oeste de São Paulo — Foto: Reprodução/TV Globo

A Comgás e Sabesp têm até nesta sexta-feira (15) para prestar os primeiros esclarecimentos oficiais sobre a explosão que deixou um morto no bairro do Jaguaré, zona oeste de São Paulo, na segunda-feira (11). A informação é do governo de São Paulo, que segue com vistorias nas casas afetadas nesta quinta-feira (14).

Ofício pedindo os primeiros esclarecimentos sobre a explosão foi enviado às empresas pela Arsesp (Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo). De acordo com o órgão, a medida faz parte do processo de fiscalização instaurado para apurar as causas do acidente.

Os documentos requeridos até nesta sexta-feira (15) devem “subsidiar a adoção das medidas cabíveis previstas nos contratos”, afirmou o órgão. A Arsesp é o órgão responsável por fiscalizar os serviços essenciais do estado, como água, gás e luz.

Nesta quinta-feira (14), as vistorias nas casas atingidas continuam. Cinco residências severamente impactadas pela explosão serão demolidas, informou o tenente Maxwell Souza, porta-voz da Defesa Civil.

O número de casas liberadas para os moradores segue o mesmo, de 86. O número de imóveis interditados subiu para 27. Quem perdeu a casa na explosão vai poder escolher entre a transferência imediata para apartamentos do CDHU, a compra de imóvel por carta de crédito ou a reconstrução das casas no mesmo local, após as demolições.



Gabinete de crise foi instaurado oficialmente nesta quinta-feira (14) para cuidar das demandas envolvendo a explosão. O UOL buscou a Comgás e a Sabesp para saber se as empresas querem se manifestar sobre a cobrança da Arsesp. O espaço será atualizado se houver posicionamento. Anteriormente, as duas empresas afirmaram que colaboram com as autoridades.

A explosão atingiu residências e deixou um morto e três feridos. O incidente ocorreu na área próxima à rua Dr. Benedito de Moraes Leme com a rua Piraúba, na zona oeste de São Paulo.

A Sabesp confirmou que uma rede de gás foi atingida durante trabalho da empresa no local. A explosão ocorreu enquanto a equipe técnica realizava o reparo, acrescentou a Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo.

Um homem de 45 anos foi encontrado morto após "colapso estrutural" de uma laje, informaram os bombeiros. O corpo de Alessandro Fernandes foi retirado dos escombros e reconhecido por um enteado da vítima, que morava com ele e a esposa.

Funcionários da Comgás também estavam na área da explosão, informou a Polícia Militar. Em nota, sem citar a Sabesp, a Comgás declarou ter recebido um chamado às 15h15 sobre um "vazamento de gás causado por uma obra de terceiros". Eles afirmaram que a equipe da empresa chegou ao local às 15h37 e "eliminou o vazamento".

"A concessionária esclarece que não realizava manutenção no local. A empresa segue à disposição das autoridades para colaborar com as investigações", disse a Comgás, em nota ao UOL.

Em nota, a Sabesp declarou que atuava no local em uma obra de remanejamento de tubulação de água. Eles informaram que realizavam o trabalho com "alinhamento operacional e acompanhamento com a concessionária de gás".

Uma rede de gás foi atingida durante a execução dos trabalhos, declarou a companhia. Eles informaram que paralisaram as atividades imediatamente e acionaram a concessionária para a adoção dos procedimentos técnicos necessários.

"Durante a mobilização da equipe técnica para realização do reparo, ocorreu a explosão. As causas da ocorrência estão sendo apuradas pelas empresas e pelas autoridades competentes. Neste momento, a prioridade da Sabesp é prestar todo o apoio necessário às vítimas, moradores, comerciantes e demais pessoas impactadas na área afetada, permanecendo à disposição para colaborar integralmente com as apurações", afirma a nota da Sabesp.

O governo de São Paulo declarou ter mobilizado imediatamente viaturas dos bombeiros, Defesa Civil e Polícia Militar para atuarem na ocorrência. A gestão acrescentou que a energia na área foi desligada como procedimento de segurança.

"A área permanece isolada para garantir a segurança da população e permitir o trabalho das forças de segurança. As causas da explosão serão apuradas pelas autoridades competente", diz o governo de São Paulo, em nota.

A oposição protocolou pedido de CPI para investigar as falhas na prestação de serviços da Sabesp e a explosão. O documento cita reportagem do UOL que mostrou que a média mensal de queixas cresceu 70%. O aumento coincide com a privatização da companhia, em agosto de 2024. O pedido foi feito pela deputada estadual Ediane Maria (PSOL) e assinado por Carlos Giannazi (PSOL), Leci Brandão (PCdoB), Thainara Faria (PT) e Paulo Fiorilo (PT).

Já a Arsesp afirmou que equipes técnicas foram ao local para fiscalizar a atuação das concessionárias responsáveis pelos serviços regulados. A Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo comunicou o início das apurações das causas do acidente em conjunto com as autoridades competentes.

"A agência solicitará às concessionárias todos os documentos e registros operacionais relacionados à prestação dos serviços no local, bem como as informações específicas sobre a manutenção realizada no endereço nesta segunda-feira. Caso sejam constatadas falhas, descumprimento de normas ou responsabilidade de empresa fiscalizada, serão adotadas as medidas regulatórias e sancionatórias cabíveis. A apuração será conduzida com rigor técnico, independência e transparência", disse.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 14/05/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

VALE ABRE VENDAS DE BILHETES PARA TREM NOTURNO NAS FÉRIAS DE JULHO

- Viagens extras acontecerão entre os dias 1º e 31, com partidas de Cariacica (ES) e Belo Horizonte
- Trem fará paradas em 14 das 30 estações da Estrada de Ferro Vitória a Minas, escolhidas conforme demanda

Por Marcelo Toledo / Ribeirão Preto

A Vale abrirá neste domingo (17) as vendas para as viagens do trem noturno da Estrada de Ferro Vitória a Minas para o mês de julho.

A companhia mineradora opera diariamente trens partindo simultaneamente às 7h de Belo Horizonte e da estação Pedro Nolasco, em Cariacica (ES), e as viagens extras nos meses de férias escolares — janeiro, julho e dezembro— atendem exigência feita no processo de renovação da concessão ferroviária e foram definidas em conjunto com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).



Composição ferroviária da mineradora Vale trafega por trecho da ferrovia Vitória a Minas em Aimorés (MG) - Pedro Ladeira-13.out.25/Folhapress

Operar à noite entre os dias 1 e 31 de julho não era uma determinação, de acordo com a Vale, que tem a expectativa de ampliar em 60 mil o número de passageiros no ano com o trem extra nos três meses. O trem já funcionou também em janeiro, e marcou a retomada de viagens regulares noturnas no país após três décadas.

A viagem convencional, diurna, passa por 30 estações de embarque e desembarque, mas no horário noturno nem todas estarão disponíveis –foram escolhidas conforme a demanda de usuários.



No sentido Espírito Santo-Minas Gerais, o trem partirá da estação em Cariacica às 18h, e depois terá paradas nas estações Fundão, Colatina, Baixo Guandu, Aimorés, Resplendor, Conselheiro Pena, Governador Valadares, Ipatinga, Desembargador Drumond, Rio Piracicaba e Dois Irmãos, até chegar a Belo Horizonte.

Locomotiva da Estrada de Ferro Vitória a Minas, que percorre 664 quilômetros entre Belo Horizonte e Cariacica (ES) Marcelo Barcelos

No sentido oposto, deixará a capital mineira às 19h, com paradas nas mesmas estações. A viagem pelos 664 quilômetros da Vitória a Minas dura em média 13,5 horas.

O trem também atenderá nas férias a rota entre Desembargador Drumond e Itabira. No sentido Espírito Santo-Minas Gerais, às 3h35, e entre Belo Horizonte e Cariacica, às 21h.

Os bilhetes para a viagem completa, entre Cariacica e Belo Horizonte ou vice-versa, custam R\$ 87 (classe econômica) e R\$ 125 (classe executiva), mas é possível embarcar e desembarcar em qualquer uma das 14 estações em que o trem noturno fará paradas, com pagamento da passagem proporcional ao trecho utilizado.

Elas podem ser adquiridas em horário comercial nas bilheteiras das estações, pelo site vale.com/tremdepassageiros ou por meio do aplicativo Trem de Passageiros Vale (para Android e iOS). Não há venda noturna de passagens nas estações.

Os carros de passageiros são climatizados e possuem monitores de vídeo e tomadas para o carregamento de smartphones e notebooks. Eles comportam entre 57 (executivos) e 75 passageiros (econômicos).

O trem possui vagões especiais para restaurante, lanchonete, gerador e cadeirantes.

O país tem atualmente apenas dois trens de passageiros de longa distância em funcionamento, ambos operados pela Vale, mas o Vitória a Minas é o único a ligar duas regiões metropolitanas e a percorrer a rota diariamente. O outro é o da Estrada de Ferro Carajás, que liga São Luís a Parauapebas (PA) com três partidas semanais em cada ponta.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 14/05/2026

LEILÃO DE SANEAMENTO DA PARAÍBA RECEBE PROPOSTA DA ESPANHOLA ACCIONA

- Certame será realizado nesta sexta-feira (15), na B3, em São Paulo
- PPP tem prazo de 25 anos e prevê investimentos acima de R\$ 3 bilhões

Por Paulo Ricardo Martins



São Paulo - A espanhola Acciona entregou proposta para o leilão do serviço de saneamento básico da Paraíba, que será realizado nesta sexta-feira (15), na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

A entrega de propostas aconteceu nesta semana. A participação da empresa no certame foi confirmada à reportagem por uma pessoa envolvida no certame. Até o momento, apenas a Acciona foi confirmada como proponente.

A PPP (parceria público-privada) tem prazo de 25 anos, com previsão de investimentos acima de R\$ 3 bilhões.

Leilão de saneamento da Paraíba

Investimentos previstos: R\$ 3 bilhões

Municípios abrangidos: 85, incluindo João Pessoa

Duração do contrato: 25 anos

O projeto visa expandir a rede de esgoto em 85 municípios das microrregiões Litoral e Alto Piranhas, ambas mantidas juntas em um único bloco.

A PPP será realizada na modalidade de concessão administrativa. Nesse modelo, a prestação do serviço pela concessionária é remunerada por contraprestação pública, associada a metas e padrões de desempenho.

O critério de julgamento do certame será o menor valor de contraprestação a ser paga pelo governo da Paraíba.

A concessionária ficará responsável por ampliar a cobertura de coleta e tratamento de esgoto dos municípios inclusos na PPP e cumprir as metas nacionais de universalização do saneamento.

A Acciona já atua no Brasil em projetos como a linha 6-laranja do metrô de São Paulo e a prestação de saneamento básico em mais de 150 municípios de Pernambuco.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 14/05/2026

PRIVATIZAÇÃO DA CELEPAR AVANÇOU APESAR DE RESTRIÇÕES MENCIONADAS POR ÓRGÃOS DO PARANÁ

- Procuradoria-Geral emitiu parecer dizendo não ser possível prever o posicionamento de autoridade nacional sobre a proteção de dados
- Governo do Paraná afirma que projeto trata da separação lógica e física do banco de dados da segurança pública, principal discussão do caso

Por Alex Sabino

São Paulo - Documento emitido pela Procuradoria-Geral do Paraná no ano passado admite não ser possível afirmar com certeza qual posicionamento a ANPD (Autoridade Nacional de Proteção de Dados) adotaria sobre o tratamento de informações sensíveis após a privatização da Celepar. Mesmo assim, o governo estadual avançou com o processo.

A conclusão foi assinada pelo procurador Vinicius Klein e aprovada pelo procurador-geral Luciano Borges dos Santos no despacho 343/2025. A recomendação dada foi o envio da questão para o Conselho Estadual de Governança Digital e Segurança da Informação.

A imagem mostra a fachada da Celepar, uma empresa de tecnologia, com um grande painel na frente que exibe o nome 'celepar'. Ao fundo, há um edifício moderno e várias árvores ao redor, incluindo um pinheiro alto. O céu está nublado, indicando um dia sem sol.



Sede da Celepar (Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná), em Curitiba - Roberto Dziura Jr. - 28.out.24/Divulgação/AEN

Na polêmica privatização da estatal de processamento de dados paranaense, a informação é relevante porque a ANPD é o órgão federal responsável por fiscalizar e interpretar a aplicação da LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados). No caso da Celepar, o posicionamento da agência é decisivo, já que a empresa processa dados biométricos, de identificação civil e de segurança pública. A LGPD diz que a totalidade da manipulação de

informações não pode ser privada.

A proposta de encaminhar a questão ao Conselho ocorreu em paralelo a uma determinação do Tribunal de Contas do Estado do Paraná em sentido oposto. Em decisão cautelar, o TCE-PR suspendeu o processo de desestatização também em 2025 e determinou que o governo consultasse a ANPD antes da publicação do edital de privatização. A mesma decisão apontou riscos estruturais no processo, como dependência excessiva da Celepar.

O parecer da PGE foi emitido após consulta da SESP (Secretaria de Segurança Pública), que pediu análise jurídica sobre o destino de sistemas informatizados da pasta após a privatização.



Um ano antes da venda da CSN, o presidente da república Itamar Franco (ao centro) e o líder estudantil Lindberg Farias (dir.), e outros 12 estudantes se reuniram em Brasília sobre tema Ailton de Freitas/Folhapress

Os documentos mostram, segundo opositores do governo do Paraná, que a modelagem da privatização avançava enquanto órgãos internos identificavam lacunas jurídicas sem resolução. A transferência da infraestrutura

tecnológica a um controlador privado exigiria salvaguardas que ainda não foram definidas.

O governo paranaense afirma que a implementação da privatização deverá acontecer em fases, com o planejamento técnico, administrativo e financeiro alinhado. Diz também que o IISP (Projeto de Isolamento de Informações de Segurança Pública) trata da separação lógica e física dos bancos de dados, redes e servidores em etapas sucessivas, compatíveis com a complexidade operacional do ambiente.

O processo de privatização foi interrompido por uma liminar concedida pelo ministro Flávio Dino, do STF (Supremo Tribunal Federal), por causa da LGPD. A votação no plenário do Supremo foi interrompida por pedido de vistas do ministro Cristiano Zanin.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 14/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

P-35 ATRACOU EM BASE NAVAL NO RIO DE JANEIRO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/05/2026 - 20:48



Operação com FPSO na instalação na Ilha das Cobras durou cerca de 15 horas e envolveu técnicos da Petrobras, da Marinha do Brasil e da Emgepron. Desacoplagem do sistema de ancoragem levou 18 dias e contou com apoio de 9 AHTS na Baía de Campos

A plataforma P-35 atracou, recentemente, na Base Naval da Ilha das Cobras (BNIC), localizada na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro (RJ). A unidade é do tipo FPSO e possui mais de 330 metros de comprimento. A operação, que durou cerca de 15 horas, envolveu técnicos da Petrobras, da Marinha do Brasil e da

Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).

Com mais de 20 anos de operação, a P-35 foi uma das plataformas offshore selecionadas pela Petrobras para avaliação sobre a viabilidade de passar por processo de reaproveitamento, em vez de seguir para desmantelamento. A unidade foi instalada no ano de 1997, no campo de Marlim, na Baía de Campos, onde operava em lâmina d'água de 900 metros, com capacidade de produzir até 84 mil barris por dia.

De acordo com a Petrobras, o 'hook out' (desacoplagem) do sistema de ancoragem da P-35 contou com suporte de nove barcos de apoio offshore do tipo AHTS (manuseio de âncoras). Entre as

empresas de apoio marítimo que participaram da operação estão a Bram Offshore (EUA), a CBO (Brasil) e a DOF (Noruega).

Essa operação, considerada uma das etapas mais desafiadoras, foi concluída no último dia 25 de abril, após 18 dias de atividades envolvendo a retirada de mais de 6,5 quilômetros de cabos, 10 km de amarras e 90 acessórios, totalizando cerca de 2.734 toneladas de equipamentos submarinos. A Petrobras destacou que a retirada desses sistemas ocorreu em um cenário de alta demanda operacional, com a ancoragem atuando simultaneamente em múltiplas frentes e realizando ao mesmo tempo hook out em duas unidades.

Atracação

A Emgepron avaliou que a atracação na BNIC foi inédita e exigiu grande precisão técnica e integração de alto nível junto à operadora, à autoridade marítima e a parceiros estratégicos. "Demonstramos a capacidade de nossa infraestrutura no Rio de Janeiro em gerenciar ativos de grande porte e manobras de altíssima complexidade logística", destacou a Emgepron em nota.

A empresa acredita que essa experiência a colocou como peça-chave na agenda de descomissionamento sustentável da Petrobras, além de consolidar a BNIC como um 'hub industrial de excelência'. "Ao conectar a capacidade operacional militar às demandas estratégicas do setor privado, fortalecemos a Base Industrial de Defesa (BID) e a Economia do Mar, reafirmando o papel da engenharia nacional na entrega de soluções que impulsionam o desenvolvimento econômico e a soberania do Brasil", afirmou a Emgepron.

O professor Newton Narciso Pereira, coordenador geral do Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF), avalia que no Brasil existe uma carência de infraestruturas capazes de atender o mercado de acostamento temporário de plataformas, apoiando as atividades de descomissionamento offshore e reciclagem de grandes estruturas marítimas, como plataformas de petróleo.

Atualmente, a P-32 está sendo desmantelada no Estaleiro Rio Grande (RS) e duas plataformas (P-33 e P-26) estão acostadas no Porto do Açu (RJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/05/2026

ATECH E MARINHA INAUGURAM SIMULADOR TÁTICO E CENTRO DE SUPORTE ÀS FRAGATAS

Da Redação Indústria naval 14/05/2026 - 19:21



A Atech, empresa de tecnologia do Grupo Embraer, e a Marinha do Brasil inauguraram, na última terça-feira (12), na base naval da Ilha do Mocanguê, no Rio de Janeiro, o Simulador Tático das Fragatas da Classe Tamandaré (FCT) e o Centro de Suporte do Sistema de Combate (CSSC). De acordo com a empresa, o simulador é um ambiente de imersão de alta fidelidade, projetado para o treinamento das equipes que vão operar o Sistema de Gerenciamento de Combate (CMS, Combat Management System) das embarcações.

O equipamento foi desenvolvido pela Atech como parte do contrato entre a Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis e a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). A empresa informou que foi responsável também pelo desenvolvimento de toda a infraestrutura, com objetivo de que o treinamento reflita com precisão as condições encontradas a bordo.

Já o Centro de Suporte do Sistema de Combate (CSSC) será usado para apoiar o CMS no planejamento e divulgação de instruções, além de permitir a configuração dos parâmetros do sistema de combate. De acordo com a Atech, o simulador e o CSSC representam um salto tecnológico que as fragatas da Classe Tamandaré trazem para a Marinha.

O CEO da Atech, Rodrigo Persico, classificou a entrega do Simulador Tático e do Centro de Suporte como consolidação da parceria da empresa com a Marinha. Segundo Persico, os equipamentos incorporam tecnologia de ponta 100% nacional, que garantirá o melhor preparo das tripulações.

Já o vice-almirante Antonio Carlos Cambra, comandante em Chefe da Esquadra, disse que, com eles, será possível treinar as tripulações usando o sistema e, dentro da doutrina operativa da Marinha, fazer o carregamento de missão e inserir o planejamento no sistema de combate. “Nossa parceria com a Atech, fundamental na montagem do simulador, demonstra uma valiosa troca de experiências diárias entre operadores e técnicos”, afirmou Cambra.

O Programa Fragatas da Classe Tamandaré (PFCT) prevê a construção de quatro navios com objetivo de aumentar a capacidade de proteger o litoral e as águas territoriais brasileiras. A Atech, como integrante da SPE Águas Azuis ao lado da thyssenkrupp Marine Systems e da Embraer Defesa & Segurança, é responsável por fornecer sistemas como o CMS e o IPMS (Integrated Platform Management System). Em abril, a Marinha assinou uma carta de intenções para outras quatro unidades, cujo contrato não foi assinado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/05/2026

EXPORTAÇÃO DE MADEIRA PELO TCP CRESCE 4% NO 1º TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 14/05/2026 - 19:25



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR), informou, nesta quinta-feira (14), que a exportação de produtos florestais pelo terminal paranaense atingiu no primeiro trimestre deste ano o equivalente a 27.909 contêineres de 20 pés (TEUs), o que representa cerca de 364 mil toneladas e alta de 4% na comparação com o mesmo período do ano passado. O volume, segundo a companhia, representou 37% do embarques do produto na região formada por Paraná, Santa Catarina e São Paulo.

A avaliação da TCP é de que o resultado foi influenciado por incertezas em relação a tarifas comerciais e pelas expectativas em torno do acordo Mercosul-União Europeia, que têm levado exportadores brasileiros a diversificar mercados. Nesse contexto, o México se destacou como principal importador de madeira brasileira, com 55 mil toneladas embarcadas no TCP, à frente dos Estados Unidos, com 54 mil toneladas, e da Alemanha, com 31 mil toneladas.

Os principais produtos de madeira embarcados pelo TCP no primeiro trimestre de 2026 foram a compensada, a serrada, os painéis de fibras, a perfilada e peças de marcenaria para construção civil. No período, o Paraná respondeu pela maior parte da carga movimentada, com cerca de 255 mil toneladas exportadas pelo TCP, seguido por Santa Catarina, com 89 mil toneladas, e por Mato Grosso, com nove mil toneladas.

De acordo com a TCP, em 2025 o terminal paranaense já havia sido o principal corredor de exportação de madeira na região que inclui ainda São Paulo e Santa Catarina, com 1,4 milhão de toneladas exportadas e 30% de participação nos embarques. No ano passado, os principais destinos foram os Estados Unidos, com o México em segundo e a Itália em terceiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/05/2026

NYK TESTA INTEGRAÇÃO DE SISTEMAS DE NAVEGAÇÃO AUTÔNOMA COM PORTO DE SINGAPURA

Da Redação *Portos e logística* 14/05/2026 - 19:16



A Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line) testou, no último dia 29 de abril, a integração do sistema de navegação autônoma do cargueiro Elder Leader, especializado em transporte de veículos, com os de gerenciamento de tráfego de embarcações da Autoridade Marítima e Portuária de Singapura (MPA). De acordo com a empresa, o objetivo foi avaliar a interoperabilidade entre os sistemas. A NYK Line informou que o teste foi feito após avaliação de riscos e com a participação do comandante do navio, da equipe de navegação e de um prático.

Nele, a pilotagem remota limitou-se à navegação pelo canal e vias navegáveis, explicou a empresa. A operação era prevista em memorando de entendimento assinado em 2024 pela NYK com a MPA para promover a descarbonização, a digitalização e o desenvolvimento de recursos humanos no setor marítimo. Nela, foram testadas a transmissão de dados de planejamento de viagem da embarcação para os protótipos do sistema de gerenciamento de tráfego de próxima geração da autoridade portuária.

Durante a atracação, houve compartilhamento de informações de rota de pilotagem do sistema de suporte em terra para a embarcação, bem como transmissão em tempo real de dados operacionais e vídeo do navio. Além disso, foi usada a plataforma Just-in-Time (JIT) da MPA para garantir a chegada da embarcação com segurança e de forma eficiente.

O Elder Leader, explicou a armadora, é um cargueiro de última geração especializado em transporte de veículo equipado com tecnologias de descarbonização, incluindo sistemas avançado de navegação autônoma, de mitigação de grandes movimentos e rede Wi-Fi que cobre toda a embarcação. Além disso, tem design descarbonizado e usa gás natural liquefeito como combustível, sendo projetado para reduzir as emissões de dióxido de carbono.

Segundo a empresa, a expectativa é que os resultados do teste sejam avaliados em estudo dos sistemas de gerenciamento de tráfego de embarcações de próxima geração da MPA e dos de suporte em terra capazes de interagir com navios autônomos. O objetivo é avançar no uso de embarcações autônomas no transporte marítimo internacional.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/05/2026

AIX LANÇA TECNOLOGIA QUE ANTECIPA FALHAS CRÍTICAS EM MOTORES OFFSHORE

Da Redação *Empresas e negócios* 14/05/2026 - 08:32



Sistema CTM monitora a temperatura do crankpin em tempo real e ajuda a evitar danos catastróficos em motores de alta potência

A AIX Technology Monitoring Systems apresenta ao mercado o CTM — Crankpin Temperature Monitoring, solução desenvolvida para antecipar falhas críticas em motores de alta performance, especialmente da série Caterpillar 3500, usada em operações offshore. A tecnologia passou pelo processo de aprovação da classificadora DNV.

Em um cenário onde segurança operacional e integridade dos ativos são prioridades absolutas, o CTM surge como uma camada essencial de proteção: contínua, precisa e inteligente.

Barreiras físicas — adotadas para atender às exigências da NR-12 — protegem trabalhadores contra partes móveis e riscos externos. Mas existe um ponto cego.

“Essas barreiras não monitoram o que acontece dentro do motor. Não detectam falhas internas, não acompanham variações térmicas e não evitam colapsos mecânicos. É justamente ali que mora o risco mais crítico: um problema que ninguém vê, até ser tarde demais”, reforça José Maria Cruz Lima, diretor comercial e cofundador da AIX.

Falhas no bearing da biela, ou big end bearing, provocam aumento progressivo de temperatura no crankpin. Sem detecção precoce, o processo pode evoluir para travamento do virabrequim, parada total do motor, projeção de fragmentos metálicos, risco de incêndio ou explosão, perda do equipamento e custos milionários. Segundo a AIX, esses eventos podem ser detectados pelo CTM em estágio inicial.

“É uma tecnologia que enxerga o que antes era invisível. O CTM monitora continuamente a temperatura e foi desenvolvido para atuar diretamente no coração do motor”, comenta Magnun Silva, diretor técnico e cofundador da AIX.

Instalado nos acessos do virabrequim, o sistema utiliza sensores de alta precisão que medem variações térmicas entre os cilindros em tempo real, identificando sinais precoces de falha antes que o dano se torne irreversível.

A lógica é simples: temperatura mudou onde não devia ? alerta ? ação antes do colapso.

Um dos grandes diferenciais do CTM é o tempo de resposta. Enquanto sistemas tradicionais como o Oil Mist Detector, OMD, detectam falhas em cerca de 15 segundos, o CTM identifica anomalias em menos de 5 segundos.



A interface permite monitorar cada cilindro, analisar desvios em relação à média, gerar alarmes automáticos (+5°C), realizar desligamento preventivo do motor (+7°C) e manter histórico para análise preditiva. A tecnologia utiliza comunicação IO-Link e Profinet, garantindo velocidade e confiabilidade dos dados.

Para a AIX, segurança operacional não é uma escolha entre soluções — é uma soma. A combinação entre barreiras físicas e monitoramento inteligente amplia a proteção exigida pela NR-12.

“A barreira protege quem está fora. O CTM protege o que está dentro.”

Projetado para motores de 6 cilindros a grandes configurações industriais, o CTM é de rápida instalação, cerca de um dia por motor, e pode ser aplicado em diversas operações críticas.

Mais do que monitorar, o sistema antecipa. Mais do que reagir, ele evita. E no offshore, onde cada falha pode custar milhões, essa diferença muda tudo.

Sobre a AIX Technology Monitoring Systems - <https://aixmonitoring.com/>

A AIX Technology Monitoring Systems é especializada em soluções avançadas de monitoramento industrial, com foco em segurança, eficiência operacional e prevenção de falhas críticas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/05/2026

GANHOS OPERACIONAIS PERMITIRAM FINANCIABILIDADE DE SEAP, AFIRMA MAGDA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 13/05/2026 - 22:01



Antes da decisão de investimento, confirmada pela Petrobras em abril, apenas uma das duas plataformas FPSO do projeto estava com financiabilidade garantida

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou, na última terça-feira (12), que o aumento de ganhos operacionais da companhia permitiu a financiabilidade do projeto Sergipe Águas Profundas (Seap), anunciado no começo de abril. Na ocasião, a SBM foi confirmada como vencedora da licitação para produzir as duas plataformas de Seap, que vão operar na Bacia Sergipe-Alagoas. Antes

dessa decisão de investimento, apenas uma das unidades estava com financiabilidade garantida.

“Percebemos que essa financiabilidade estava garantida para mais de uma [plataforma]. Esse projeto foi aprovado para duas plataformas no Seap, além de um gasoduto de alto mar para terra”, disse a executiva durante coletiva de imprensa sobre os resultados da Petrobras no primeiro trimestre de 2026.

Juntos, os FPSOs Seap I e Seap II terão capacidade de produzir 240 mil barris de petróleo por dia e 22 milhões de metros cúbicos (m³) de gás natural, que serão escoados para a região costeira, por meio de um gasoduto, que terá mais de 100 quilômetros. Magda destacou que esse e outros projetos são fruto da otimização do portfólio e capacidade de empreender, como resultado dos ganhos operacionais.

Ela defendeu que a performance operacional é a base do desempenho financeiro da companhia, permitindo financiar novos projetos, como Seap e a complementação da obra da planta de fertilizantes do UFN3, no Mato Grosso do Sul. “Temos vivido na Petrobras um ciclo virtuoso de mais retorno, mais projetos, com mais geração de empregos, de renda e desenvolvimento econômico”, celebrou.

Seap foi contratada na modalidade de contratação BOT (Build-Operate-Transfer), quando a empresa vai ao mercado com especificação funcional com características de operação da plataforma. A contratada desenvolve um processo de engenharia e constrói com o Capex (investimento) custeado pelo consórcio na medida em que projeto avança. Essa prestadora inicia a operação da plataforma e, ao longo do período de produção, a Petrobras assume a operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026

MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO E DERIVADOS CRESCE 29,6% EM PORTOS DO NORDESTE

Da Redação Portos e logística 13/05/2026 - 21:05



Dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), referentes ao mês de fevereiro, indicam que a principal carga movimentada na região Nordeste foi petróleo e derivados sem óleo bruto. Produtos refinados, como combustíveis, representaram um total de 2,1 milhões de toneladas movimentadas no período, o que representa o crescimento de 29,6% 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.

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.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), 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 o ministro Tomé Franca.

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. O ministério informou que os portos do Maranhão não foram contabilizados, uma vez que o estado integra a dinâmica logística do Arco Norte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026

SEIS NOVOS PROJETOS PORTUÁRIOS SÃO QUALIFICADOS NO PPI

Por Danilo Oliveira Portos e logística 13/05/2026 - 20:01



Áreas são destinadas a terminais para movimentação e armazenagem de granéis sólidos e líquidos e de carga geral, distribuídas em cinco portos, nas regiões Sul e Nordeste

O governo federal qualificou seis novos projetos portuários no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da presidência da República, sendo três localizados na região Nordeste e três no Sul do país. As áreas estão distribuídas em cinco portos organizados e são vocacionadas à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e líquidos e de carga geral.

O decreto entrou em vigor nesta quarta-feira (13), data de publicação do decreto no Diário Oficial da União.

No Nordeste, a maior área qualificada no PPI é o terminal 'SUA01', no Porto de Suape (PE), que abrange 100.031 metros quadrados (m²), destinados à movimentação e à armazenagem de cargas Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) e veículos em geral. Outra área, de 50.464 m², denominada 'IQT15', está no Porto de Itaqui (MA) e é vocacionada à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos vegetais. Já o 'MUC05', no Porto de Fortaleza (CE), tem 38.883 m² e foi qualificado com vistas à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais.

Na região Sul, foram qualificadas no programa duas áreas no Porto de Imbituba (SC). O 'IMB11' prevê área de 42.354 m², destinada à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos vegetais, enquanto a área 'IMB06', com 39.650 m², será voltada à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais. No Porto de Rio Grande (RS), foi qualificada a área 'RIG40', de 38.670 m², destinada à movimentação e à armazenagem de granéis líquidos.

O decreto, assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, prevê que as dimensões das áreas têm caráter referencial e poderão ser atualizadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), conforme os resultados dos levantamentos topográficos e demais estudos técnicos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026

NOVO REBOCADOR DA WILSON SONS COM 70T BP VAI OPERAR EM SANTOS

Da Redação Indústria naval 13/05/2026 - 19:50



A Wilson Sons lançou, nesta quarta-feira (13), o rebocador WS Capella, o segundo de uma série de três embarcações com grande potência e que será usado em operações de apoio no Porto de Santos. Com 23 metros de comprimento e 12 metros de boca, a embarcação conta com propulsão azimutal, tração estática de 70 toneladas (bollard pull), que permite o suporte e rebocagem a navios de grande porte, classe New Panamax, em manobras de atracação e desatracação.

O WS Capella foi construído no estaleiro do grupo no Guarujá (SP), onde a unidade foi lançada. A madrinha da embarcação será Flávia Carvalho, diretora-executiva da Agência Marítima da Wilson Sons. O rebocador se junta ao WS Halcyon, batizado em janeiro deste ano e da mesma classe ASD 2312. De acordo com a Wilson Sons, a embarcação tem design moderno que proporciona redução no consumo de combustíveis e diminuição de emissões e é equipado com sistema de combate a incêndio (Fi-Fi 1), com capacidade de 2.400.000 litros de água por hora.

A empresa informou que um terceiro rebocador da classe ASD 2312 está sendo construído em seu estaleiro no Guarujá, com a entrega está prevista para o terceiro trimestre de 2026. Com a série, a Wilson Sons chegará a 156 embarcações construídas em suas instalações e, com a incorporação dos novos rebocadores, sua frota passará a ter 83 embarcações operando em diferentes portos ao longo da costa brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026

PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTOU 2,65 MILHÕES DE TONELADAS NO 1º QUADRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 13/05/2026 - 18:23



A movimentação no Porto de Imbituba (SC) superou 2,65 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2026, com alta de 12,7% em relação ao mesmo período de 2025. Nesta quarta-feira (13), a empresa que administra o terminal informou que o resultado foi impulsionado pelo desempenho de abril, quando foram movimentadas 681 mil toneladas, o maior volume mensal no ano e 21,6% acima do registrado no mesmo mês do ano passado, e pelo maior número de navios que operaram no porto no quadrimestre, de 118, 11,3% a mais que no mesmo período em 2025.

De acordo com a administração do terminal, a movimentação de cargas de exportação nos quatro meses atingiu 1,06 milhão de toneladas, 13,5% a mais que no ano anterior, com destaque para coque calcinado, coque não calcinado e farelo de milho. Nas importações, a alta foi de 13,9%, com 1,23 milhão de toneladas movimentadas, principalmente de hulha betuminosa, sal, coque de petróleo e insumos industriais. No segmento de cabotagem, foram embarcadas 225,6 mil toneladas e desembarcadas 35,6 mil toneladas desembarcadas, enquanto em operações de transbordo foram registrados embarques de 43,8 mil toneladas e desembarques de 52,8 mil toneladas.

A maior movimentação no quadrimestre foi de granéis sólidos, com 1,96 milhão de toneladas e 74% do volume total, com destaque para coque de petróleo, barrilha, canola em grãos, hulha betuminosa,

sal e farelo de milho. Já o segmento de contêineres respondeu por 19,7% do total, com 522,7 mil toneladas, e o de carga geral, por 5,5%, com mais de 145 mil toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026

ASSOCIAÇÕES LANÇAM ALIANÇA PARA DIVULGAR BIODIESEL BRASILEIRO NO MERCADO INTERNACIONAL

Da Redação Economia 13/05/2026 - 18:38



A Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) e a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) lançaram, nesta quarta-feira (13), na Brazil Summit, em Nova York, nos Estados Unidos, a primeira conferência Aliança Biodiesel Global, que será em dezembro, em São Paulo. Na ocasião, foram assinados dois convênios de cooperação com a Agência de Desenvolvimento do Rio Grande do Sul (Invest RS). Um deles prevê a criação de plataforma financeira para os cerealistas, com participação da Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (Acebra), enquanto o outro é para prospecção de negócios envolvendo a Aliança Biodiesel no Brasil.

Jerônimo Goergen, presidente da Aprobio, explicou que o objetivo da aliança será abrir mercados para o biodiesel em outros países e fazer do Brasil protagonista global na agenda da transição energética. Além disso, buscará conectar produtores, indústrias, compradores, investidores e governos numa plataforma permanente de diálogo, cooperação institucional e geração de negócios.

André Nassar, presidente-executivo da Abiove, disse que, com a conferência Aliança Biodiesel Global, a expectativa é garantir a internacionalização dos biocombustíveis brasileiros. Já o presidente da Invest RS, Rafael Prikladnicki, argumentou que a entidade visa estabelecer negociações com empresas do setor para reforçar a liderança do Rio Grande do Sul na produção de biodiesel e em projetos de transição energética.

Goergen, da Aprobio, ressaltou que a aliança visará também divulgar no mercado internacional a experiência considerada vitoriosa no Brasil no segmento de biodiesel, por causa da integração entre agronegócio, inovação, sustentabilidade e segurança energética. “Vamos levar a experiência brasileira para além das nossas fronteiras, ampliando oportunidades comerciais, fortalecendo parcerias internacionais e contribuindo para que mais países adotem modelos sustentáveis de produção e uso de biocombustíveis”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/05/2026



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: 14/05/2026