

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 080/2026
Data: 15/05/2026



ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| OGMO COMPLETA 31 ANOS NO PORTO DE SANTOS COM FOCO EM TECNOLOGIA E MODERNIZAÇÃO | 5 |
| PORTO DE SANTOS GANHA NOVO REBOCADOR COM 23 METROS DE COMPRIMENTO PARA REFORÇAR OPERAÇÕES | 6 |
| PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM MELHOR ABRIL DA HISTÓRIA COM ALTA DE 11% | 6 |
| ME – MOVIMENTO ECONÔMICO | 7 |
| TRANSNORDESTINA ATRAI AO CEARÁ FÁBRICA MUNDIAL DE AUTOPEÇAS DE MAGNÉSIO | 7 |
| INDÚSTRIA DO CEARÁ TEME IMPACTO DE IMPORTADOS SOBRE EMPREGOS E NOVOS INVESTIMENTOS..... | 9 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF | 11 |
| MAIS DO QUE CARGAS, O PORTO DE SANTOS MOVIMENTA VIDAS | 11 |
| MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DA INAUGURAÇÃO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO DE FERNANDO DE NORONHA | 13 |
| PORTAL PORTO GENTE | 13 |
| GOVERNO FEDERAL REFORÇA AÇÕES PARA EVITAR IMPACTOS DE NOVA SECA NA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA..... | 13 |
| CONAB ESTIMA SAFRA RECORDE DE GRÃOS DE 358 MILHÕES DE TONELADAS..... | 15 |
| ZONA FRANCA DE MANAUS CONSOLIDOU LOGÍSTICA PRÓPRIA NA AMAZÔNIA | 17 |
| BE NEWS – BRASIL EXPORT | 19 |
| EDITORIAL – O MERCOSUL E O DESAFIO DA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA | 19 |
| INSIGHT – ENERGIA - O BRASIL TROCOU UM PONTO CRÍTICO POR OUTRO | 19 |
| SEM CATEGORIA - JULIANO PEDE MAIS ATENÇÃO ÀS HIDROVIAS E INTEGRAÇÃO ENTRE PAÍSES DO BLOCO..... | 21 |
| MERCOSUL EXPORT - ALADI E CEBE FIRMAM ACORDO PARA AMPLIAR COOPERAÇÃO NO COMÉRCIO | 22 |
| BRASIL EXPORT - PRIVATIZAÇÃO DA HIDROVIA PARANÁ–PARAGUAI É DESTAQUE EM PAINEL DO MERCOSUL EXPORT | 23 |
| BRASIL EXPORT - BRASIL APOSTA EM CORREDOR AO PACÍFICO PARA ENCURTAR EXPORTAÇÕES À ÁSIA | 24 |
| BRASIL EXPORT - TECON RIO GRANDE ACELERA EXPANSÃO E APOSTA EM CONEXÃO REGIONAL | 25 |
| BRASIL EXPORT - SANTOS PODE VIRAR PRINCIPAL HUB DE TRANSBORDO DO MERCOSUL, DIZ CEO DA DP WORLD..... | 26 |
| BRASIL EXPORT - SEGURANÇA JURÍDICA É CONDIÇÃO PARA INTEGRAÇÃO DO MERCOSUL, DIZ DESEMBARGADOR..... | 28 |
| BRASIL EXPORT - BRASIL PODE REPETIR ERRO REGULATÓRIO DA ARGENTINA NO SETOR PORTUÁRIO, ALERTA CONSULTOR..... | 29 |
| BRASIL EXPORT - PARA EXECUTIVO, INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA NO RS E EM SC É NEGLIGENCIADA | 30 |
| BRASIL EXPORT - BRASIL LARGA NA FRENTE NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, MAS DESAFIOS PERSISTEM | 31 |
| TRANSPORTES – HIDROVIAS - GOVERNO REFORÇA PREPARAÇÃO DAS HIDROVIAS AMAZÔNICAS PARA PERÍODOS DE SECA..... | 32 |
| TRANSPORTES - PORTOS - LINHA SANTANA COMPLETA UM ANO E AMPLIA CONEXÃO DO PECÉM COM A ÁSIA | 34 |
| TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DO PARANÁ TÊM MELHOR ABRIL DA HISTÓRIA..... | 35 |
| TRANSPORTES - PORTOS - NAVIO COM 90 ÔNIBUS ELÉTRICOS CHEGA AO BRASIL..... | 36 |
| TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO RIO RECEBE ‘GIGANTE’ PELA PRIMEIRA VEZ | 37 |
| TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - MAERSK SUSPENDE OPERAÇÕES NO ESTREITO DE ORMUZ POR QUESTÕES DE SEGURANÇA..... | 38 |
| PETRÓLEO E GÁS - FEFAN: PETROBRAS PREVÊ ATENDER 35% DA DEMANDA..... | 38 |
| ENERGIA - BRASIL DESTACA MATRIZ LIMPA E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM SESSÃO DO BANCO MUNDIAL..... | 40 |
| ENERGIA - ENEL SP ALEGA TRATAMENTO REGULATÓRIO DESIGUAL EM DEFESA ENVIADA À ANEEL | 41 |
| POLÍTICA - PF PRENDE PAI DE DANIEL VORCARO | 42 |
| NACIONAL - HUB – CURTAS..... | 43 |
| <i>Realidade x narrativa</i> | 43 |
| <i>Estética da eficiência</i> | 43 |
| <i>Recado dado</i> | 43 |
| <i>Investimento em Noronha</i> | 43 |
| <i>O terminal</i> | 43 |
| POLÍTICA - STF APURA SE MÁRIO FRIAS DESTINOU EMENDAS PARA FILME | 43 |
| POLÍTICA - “É CASO DE POLÍCIA”, DIZ LULA SOBRE RELAÇÃO DE FLÁVIO E VORCARO | 45 |
| POLÍTICA - PRESIDENTE SE DIZ CONTRA IA NAS ELEIÇÕES | 46 |
| COMUNICAÇÃO & MARKETING – NOTAS FRIAS NÃO SALVAM REPUTAÇÕES..... | 47 |
| FINANÇAS - DÓLAR CAI A R\$ 4,98; IBOVESPA SOBE | 48 |
| FINANÇAS - DESENROLA: USO DO FGTS SERÁ LIBERADO DIA 25..... | 49 |
| JUSTIÇA - STF VALIDA LEI DA IGUALDADE SALARIAL ENTRE HOMENS E MULHERES | 50 |
| JUSTIÇA - ANÁLISE SOBRE APOSENTADORIA DE EMPREGADO PÚBLICO É SUSPensa | 51 |



JORNAL O GLOBO – RJ..... 52

| | |
|--|----|
| SHELL TROCA COMANDO NO BRASIL, E JOÃO SANTOS ROSA SERÁ NOVO PRESIDENTE DA EMPRESA NO PAÍS..... | 52 |
| BRASIL SOBERANO 2: BNDES SOMARÁ R\$ 21 BI PARA EMPRESAS AFETADAS POR TARIFAÇÃO DE TRUMP E GUERRA NO IRÃ .. | 53 |
| MINERAIS CRÍTICOS: CONSELHO PARA ANALISAR VENDA DE MINERADORAS PODE SOFRER MUDANÇA NO SENADO | 55 |
| MARINHA DO BRASIL FAZ RESGATE DE FILIPINO EM NAVIO MERCANTE EM NATAL; VÍDEO..... | 56 |

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... 57

| | |
|--|----|
| CSN RECEBEU MAIS PROPOSTAS DO ESPERADO PARA VENDA DO NEGÓCIO DE CIMENTOS, DIZ STEINBRUCH..... | 57 |
| ‘TEMOS UMA TEMPESTADE PERFEITA NO AGRO COM VÁRIOS ALERTAS PISCANDO AO MESMO TEMPO’, DIZ MINISTRO..... | 58 |
| FUNDOS QUE COMPRAM EMPRESAS TÊM O PIOR TRIMESTRE DOS ÚLTIMOS QUATRO ANOS..... | 61 |
| ASSOCIAÇÃO DE PETROLEIRAS ACIONA STF CONTRA IMPOSTO COBRADO EM MP QUE CADUCOU | 63 |
| HIDROGÊNIO VERDE NÃO VEIO DE FORMA AVASSALADORA, COMO SE PENSOU; É DE NICHOS, DIZ CEO DA THYSSENKRUPP | 64 |
| OPINIÃO - O FUTURO DA SEGURANÇA ALIMENTAR NA CHINA | 66 |

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 67

| | |
|--|----|
| COSAN NÃO VAI FAZER APOORTE DE CAPITAL NA RAÍZEN, DIZ CEO DA EMPRESA MARCELO | 67 |
| SHELL NOMEIA JOÃO SANTOS ROSA COMO NOVO PRESIDENTE DAS OPERAÇÕES NO BRASIL | 68 |
| PETROBRAS ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 37 BILHÕES NO ESTADO DE SÃO PAULO ATÉ 2030..... | 69 |
| PRIVATIZARAM A ELETROBRAS A PREÇO DE BANANA, DIZ LULA | 69 |
| MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,67% NA BOLSA DE DALIAN..... | 70 |
| PETROBRAS ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 37 BILHÕES NO ESTADO DE SÃO PAULO ATÉ 2030..... | 71 |

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 72

| | |
|--|----|
| SHELL BRASIL - MUDANÇA NA PRESIDÊNCIA..... | 72 |
| TECON 10: DPW NÃO PARTICIPARÁ POR CAUSA DAS RESTRIÇÕES, DIZ SICCHERINO | 72 |
| APÓS DRAGAR CANAL DE ACESSO, PORTO DO RIO RECEBE 1º NAVIO 366M | 73 |

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... 74

| | |
|--|----|
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM | 74 |
|--|----|



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

Transição digital e verde redefine o papel dos portos, aponta especialista em Santos

Durante seminário, professor italiano destaca avanços tecnológicos, segurança de dados e a transformação dos portos em hubs energéticos

Por Ted Sartori 15 de maio de 2026 às 11:33



Claudio Ferrari frisa necessidade de alimentar de maneira correta os algoritmos em prol dos bons resultados (Alexsander Ferraz/AT)

As transformações digital e verde, além de interligadas, estão mudando profundamente a natureza dos portos. Foi o destaque da palestra do professor italiano Claudio Ferrari, coordenador do Doutorado em Logística e Transportes de Gênova, na Itália, que abriu o 2º Seminário Nacional de Pesquisa Aplicada ao Setor Portuário (Senaport), em Santos.

O evento começou nesta quinta-feira (14), na sede da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), com o apoio da Autoridade Portuária de Santos (APS), e termina nesta sexta-feira (15). Assim como Santos, a cidade da Velha Bota também possui um dos mais importantes complexos portuários do país e do Mediterrâneo.

O professor argumenta que a inovação e a tecnologia vão liderar essas transformações, mas não de forma isolada. “Precisam de um contexto capaz de acolher, receber e gerenciar essas inovações. E a interação humana entre os atores portuários que não são só os que trabalham dentro do porto”.

Ferrari observa que as transições digital e verde têm muitas conexões e uma, em muitas vezes, permite a outra. “Isso porque nos portos há concentração de logística, de energia e de dados que são necessários a ambos os processos. Além disso, podemos acrescentar outra perspectiva de mudança nos portos como um espaço multifuncional, multimodal, capaz de promover sinergia entre as atividades marítimas para promover uma atitude azul neutra, capaz de gerar crescimento sustentável e atento ao respeito da biodiversidade”, sintetiza.

Algoritmos e energia

No aspecto digital, o professor valoriza o tratamento ideal aos dados e, assim, alimentar de maneira correta os algoritmos em prol dos bons resultados. Como contrapartida, o olhar tem que ser mais cuidadoso para a vulnerabilidade.

“A segurança está se tornando uma questão estratégica para os portos. Não só a do trabalho do porto, mas das informações. Grande parte delas acaba sendo trocada cada vez mais. E na gestão de dados isso é um risco. A gestão de dados não é só uma oportunidade, mas é cada vez mais uma questão de gerenciamento de dados”, explica.

Na perspectiva do verde, Claudio Ferrari lembra que os portos estão se transformando em hubs energéticos. “São locais onde os navios se conectam à rede elétrica pelos cabos, colocando uma tomada em que se produzem novos combustíveis e que se integram a fontes de energia renováveis. São portas de entrada de algo não só para o bem do porto, mas da cidade, do entorno e, às vezes, do país, que se baseia neles para sua história e economia”.



Autoridades presentes no evento destacam integração acadêmica (Alexsander Ferraz/AT)

Estudantes apresentam trabalhos de pesquisa e soluções

O 2º Senaport mostrou-se, principalmente, um espaço para apresentação de trabalhos de pesquisa voltados ao setor portuário. Os estudantes são bolsistas da Fundação Cenep e representam várias universidades brasileiras.

Ontem, as iniciativas mostradas versaram a respeito de eficiência energética portuária, tecnologia e automação no Porto de Santos, da relação Porto-Cidade e inteligência artificial. Hoje, seguem com pesquisas direcionadas à engenharia portuária, à saúde do trabalhador do setor, ao patrimônio arqueológico, histórico e cultural portuário e ao direito portuário e ambiental.

“O evento é a oportunidade para que eles apresentem os grandes projetos que estão desenvolvendo. Nossa felicidade vai ser o momento em que seja possível tirá-los do papel. É a visão de futuro do Porto, proporcionando isso para o mercado”, afirma o presidente da Fundação Cenep, André Bonini.

Mais oportunidades

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, ressaltou a necessidade de outros encontros como esse e de disponibilizar espaços na empresa pública federal para que as universidades tenham contato diário com a operação portuária.

“O link entre a operação portuária e, efetivamente, utilizarmos o cais como centro universitário fará com que o Brasil possa avançar e acompanhar as grandes infraestruturas do mundo, como a da Itália”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/05/2026

OGMO COMPLETA 31 ANOS NO PORTO DE SANTOS COM FOCO EM TECNOLOGIA E MODERNIZAÇÃO

Entidade destaca investimentos em escala remota, qualificação profissional e renovação da mão de obra portuária em Santos

Da A Tribuna.com.br 15 de maio de 2026



Órgão de Gestão de Mão de Obra publicou edital de processo seletivo (Raimundo Rosa/Arquivo)

O Órgão de Gestão da Mão de Obra do Porto de Santos (Ogmo) completa nesta sexta-feira (15) 31 anos de atuação e celebra a inovação de processos nos últimos anos.

De acordo com o diretor-executivo da entidade, Evandro Schmidt Pause, os investimentos em tecnologia viabilizaram a escala remota de trabalho e o Ogmo Santos Digital, com todas as informações sobre os

trabalhadores portuários avulsos de Santos reunidas em uma só ferramenta.

“Estamos trabalhando há oito anos no projeto de revitalização do Ogmo-Santos, com foco em governança, qualificação da mão de obra e atendimento aos operadores portuários. Diversos projetos

e iniciativas foram implementados nesse período, como a implantação da escala remota, um benefício ao trabalhador portuário”, destacou Pause.

Segurança e operação

A entidade também desenvolve procedimentos voltados à segurança e à operação, fortalecendo programas de treinamento e qualificação dos portuários.

“Investimos recursos significativos nisso e realizamos processos seletivos para a entrada de novos profissionais no sistema, promovendo a renovação e a oxigenação dos quadros”, complementou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2026

PORTO DE SANTOS GANHA NOVO REBOCADOR COM 23 METROS DE COMPRIMENTO PARA REFORÇAR OPERAÇÕES

WS Capella, segunda embarcação da nova série da Wilson Sons, amplia capacidade de atendimento a grandes navios e fortalece a frota da companhia

Da ATribuna.com.br 15 de maio de 2026



Wilson Sons prevê três rebocadores para este ano; WS Capella é o segundo da lista e foi entregue em Guarujá (Foto: Divulgação/Wilson Sons)

A empresa Wilson Sons entregou na última quarta-feira o rebocador WS Capella, segundo da nova série de três embarcações com grande potência construídas no estaleiro da companhia, em Guarujá. Com capacidade para atender navios New Panamax, ele se junta ao WS Halcyon, batizado em janeiro deste ano, e vai operar no Porto de Santos.

O WS Capella é da classe ASD 2312, com 23 metros de comprimento e 12 metros de boca. Com propulsão azimutal e tração estática de 70 toneladas, ele tem capacidade para apoiar os maiores navios em operação no Brasil, tanto em manobras de atracação quanto de desatracação.

De acordo com a empresa, o rebocador possibilita uma redução no consumo de combustíveis, contribuindo para a diminuição de emissões e reforçando a estratégia de renovação e ampliação da frota da Wilson Sons, que passa a contar com 83 embarcações ao longo da costa brasileira.

“Com sua potência, o WS Capella atenderá plenamente os requisitos necessários para o atendimento com segurança de navios cada vez maiores, gerando renda, fortalecendo a infraestrutura portuária, o que contribui diretamente para a economia brasileira”, afirma o diretor-executivo da divisão rebocadores da Wilson Sons, Márcio Castro.

Outro rebocador da classe ASD 2312 está sendo construído no estaleiro em Guarujá, com entrega prevista para o terceiro trimestre do ano. Com a nova série, a Wilson Sons alcançará a marca de 156 embarcações construídas em seu estaleiro em Guarujá, que possui mais de 80 anos de trajetória.

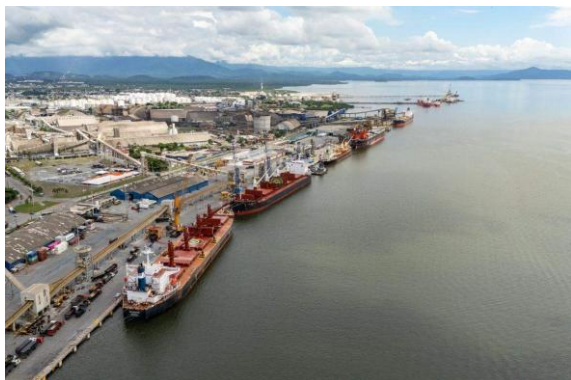
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2026

PORTOS DO PARANÁ REGISTRAM MELHOR ABRIL DA HISTÓRIA COM ALTA DE 11%

Movimentação superior a seis milhões de toneladas foi impulsionada principalmente pelo crescimento das exportações de soja, óleos vegetais e carne de frango

Por ATribuna.com.br 15 de maio de 2026



Grãos são destaque no balanço dos portos de Paranaguá e Antonina (Claudio Neves/Portos do Paraná)

Com mais de seis milhões de toneladas movimentadas, os portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, registraram o melhor mês de abril da história, em alta de 11% em relação a abril de 2025. Os dados constam em relatório elaborado pela equipe de estatísticas da Diretoria de Operações Portuárias da Portos do Paraná.

Somente em abril, o volume das exportações cresceu 16,06% na comparação com o mesmo mês do ano anterior. O embarque de soja em grão aumentou 43%, os óleos vegetais 35% e os derivados de petróleo 33%.

No acumulado entre janeiro e abril, a soja segue em alta, com crescimento de 19%. Os óleos vegetais avançaram 33%, seguidos pelas exportações de cargas containerizadas, com aumento de 9%, e pelos derivados de petróleo, com alta de 2% na comparação com os quatro primeiros meses de 2025.

As exportações de carne de frango congelada cresceram 10,5% em relação a abril de 2025. No acumulado do ano, os embarques realizados em Paranaguá representam 47,5% de todas as exportações brasileiras do produto. Isso corresponde a mais de 834 mil toneladas enviadas para outros países.

Em abril, as importações cresceram 2,7% em relação ao mesmo mês de 2025. As cargas gerais — movimentadas fora de contêineres — registraram alta de 254%. O desembarque de trigo apresentou crescimento de 50%.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

TRANSNORDESTINA ATRAI AO CEARÁ FÁBRICA MUNDIAL DE AUTOPEÇAS DE MAGNÉSIO

Unidade em Quixeramobim será a primeira do mundo no modelo tecnológico de magnésio polímero automotivo. Transnordestina, porto seco e ZPE reordenam perfil econômico do município do Sertão Central cearense

Por Paulo Goethe - De Recife paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Primeira fase das obras do porto seco de Quixeramobim, vinculado à Transnordestina, receberá um aporte de R\$ 350 milhões e gerará 1.300 empregos. A previsão é que a conclusão e o início da operação ocorram em agosto deste ano. Foto: Estácio Jr./Casa Civil CE

A chegada da Ferrovia Transnordestina a Quixeramobim, no Sertão Central do Ceará, está reordenando o perfil econômico do município de 82 mil habitantes e PIB de R\$ 1,4 bilhão, historicamente ancorado no polo calçadista e no setor leiteiro. Na quinta-feira (14), a Magnésio do Nordeste LTDA assinou termo de compromisso com a prefeitura para a implantação de uma unidade industrial de transformação de magnésio polímero destinada à fabricação de peças

automotivas de alta tecnologia, com investimento de R\$ 370 milhões, ocupação de 18 hectares nas proximidades do Parque de Exposição e meta de 450 empregos diretos em três fases de expansão, com as obras a cargo do Grupo Avelino Engenharia Industrial e início previsto para julho deste ano. A cerimônia contou com as assinaturas do prefeito Cirilo Pimenta (PSB) e do empresário português Antônio Pinheiro Teixeira, representante da companhia no Brasil, cujo capital reúne investidores norte-americanos e europeus.

Teixeira afirmou que a unidade será a primeira e única fábrica do mundo dedicada à produção de peças automotivas em magnésio polímero dentro desse modelo tecnológico, posicionando o Sertão Central no cenário global da inovação industrial automotiva, segundo a Agência de Desenvolvimento do Sertão Central Cearense (ADESCC), presente na cerimônia.

A unidade vai produzir chassi e rodas de magnésio polímero para todas as montadoras de automóveis e motocicletas instaladas no Brasil, produtos hoje integralmente importados. O projeto não envolve exploração mineral, mas a transformação industrial de magnésio polímero, composto que combina o metal com polímeros de alta performance para produção de peças estruturais leves e resistentes destinadas ao setor automotivo.

O magnésio polímero reduz em até 30% o peso de peças automotivas em comparação com alternativas em alumínio, segundo a Rima Industrial, única produtora de magnésio primário do Hemisfério Sul.

Impacto econômico da Transnordestina

A Transnordestina percorre 1.206 km entre Eliseu Martins (PI) e o Porto do Pecém, com chegada prevista a Quixeramobim em 2026. À margem da ferrovia no município, a Value Global Group constrói o Porto Seco José Dias de Macêdo, terminal multimodal com investimento total de R\$ 1 bilhão e operação prevista para agosto deste ano. A obra abrangerá uma área superior a 362 hectares e será implementada em duas fases.

Pimenta anunciou ainda a implantação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Quixeramobim e adiantou negociações avançadas para a instalação de uma montadora de motos no município por meio dos incentivos fiscais do instrumento. “A Transnordestina vai trazer tantos outros investimentos diferentes do que convivemos até agora. Esse é um perfil totalmente modificador da economia”, disse Pimenta.

O prefeito situou os novos investimentos como complementação a uma base econômica já diversificada: polo calçadista consolidado, polo leiteiro e fábrica de ração com distribuição para outros estados. “É o princípio de uma mudança do perfil econômico do Sertão do Ceará como um todo. Toda semana estamos mais organizados para receber grandes empresários e outros tipos de indústria”, afirmou. Quixeramobim projeta dobrar o PIB municipal até 2035.



Cerimônia de assinatura do protocolo para início das obras da futura unidade industrial da Magnésio do Nordeste Ltda em parceria com o Grupo Avelino. Foto: ADESCC/Divulgação

Dois anos de negociação e disputa com rival de peso

A conquista do investimento não foi imediata. O secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Afrânio Feitosa, revelou em entrevista ao portal SerTão TV que as tratativas duraram dois anos e que Quixeramobim concorreu com um município cearense de grande porte e forte influência política, que não identificou pelo nome. “Conseguimos vencer essa batalha porque nosso município apresentou viabilidade econômica, é bem localizado, estruturado e vive uma

ambiência política favorável a investimentos”, afirmou. Feitosa estava em Londres quando recebeu a confirmação de Teixeira de que a parceria estava mantida.

Feitosa confirmou também que a Transnordestina Logística, por meio de seu diretor comercial de terminais Alex Trevisan, já fechou contrato para início da operação de linha de viagem dentro do porto seco, e que as licenças ambientais para início das obras do terminal estavam em fase final de aprovação pela Secretaria de Meio Ambiente.

O cronograma da Magnésio do Nordeste prevê 90 funcionários entre 2026 e 2027, chegando a 150 por turno em três turnos até 2030, totalizando 450 postos diretos. A empresa se comprometeu a reservar 80% das vagas à mão de obra local, acima do mínimo de 70% exigido pela Lei Municipal 122. A estrutura da fábrica inclui creche de funcionamento integral, restaurante e área verde planejada com possibilidade de uso pela população, integrando o empreendimento à dinâmica urbana do município.

Ecossistema do investimento

A estrutura operacional envolve ao menos cinco atores além do investidor. A ADESCC esteve presente na cerimônia, reafirmando seu papel na construção do ambiente regional favorável à atração de investimentos estruturantes e integração econômica dos municípios do Sertão Central. O Grupo Avelino Engenharia Industrial, conglomerado cearense com sede no Distrito Industrial de Maracanaú e mais de 30 anos de atuação em construções metálicas e montagem industrial, é o executor das obras e anunciou na cerimônia a transferência de sua matriz para Quixeramobim, onde atua há 12 anos com mais de 100 funcionários locais que trabalham em obras em todo o Ceará. O diretor comercial Marcel Levy confirmou que o grupo pretende atrair outras empresas para o município.

O escritório tributário Novais e Cavalcante Advogados, de Fortaleza, especializado em planejamento fiscal e comércio exterior, assessora a estruturação jurídica do investimento, com o sócio Renan Cavalcante presente na assinatura. A Attra Assessoria, empresa especializada em desenvolvimento econômico com foco na interiorização de investimentos no Ceará, atuou como intermediadora nas tratativas.

*Com informações da ADESCC
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 15/05/2026

INDÚSTRIA DO CEARÁ TEME IMPACTO DE IMPORTADOS SOBRE EMPREGOS E NOVOS INVESTIMENTOS

Abicalçados estima que o fim da alíquota federal pode colocar em risco cerca de 53,9 mil postos de trabalho no setor calçadista em todo o país

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



Setor calçadista cearense responde por 24% da produção nacional de calçados e é um dos mais vulneráveis ao fim da taxa sobre compras internacionais – Foto: Divulgação

A indústria calçadista do Ceará reagiu com forte preocupação à decisão do governo federal de extinguir a cobrança de 20% sobre compras internacionais de até US\$ 50 realizadas em plataformas estrangeiras. O alerta do setor ocorre em meio ao avanço das importações asiáticas: nos últimos dez anos, as compras de calçados da China cresceram 85,1% no Brasil, enquanto, apenas

em 2025, os embarques vindos do Vietnã e da Indonésia avançaram 21,4% e 32,8%, respectivamente, atingindo níveis recordes, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Responsável por 24% da produção nacional de calçados e por mais de 65 mil empregos diretos, o Ceará avalia que o fim da chamada “taxa das blusinhas” amplia a concorrência com produtos importados de baixo custo justamente em um momento de expansão industrial no estado, marcado pela chegada de novas fábricas e investimentos no setor.

Nos últimos 12 meses, novas fábricas anunciaram investimentos e iniciaram operações no estado. Em outubro de 2025, a NKS Vulcanizados confirmou a instalação de uma unidade industrial em Cariré, com investimento de R\$ 40 milhões e previsão de gerar 800 empregos.

Já a MRS Calçados iniciou operações em Catunda, em março deste ano, após investimento de R\$ 7,5 milhões, com potencial para criar até 400 vagas diretas. No mesmo período, a Shopee inaugurou seu primeiro centro de distribuição no Ceará, em Itaitinga, reforçando a estrutura logística do comércio eletrônico internacional na Região Metropolitana de Fortaleza.

Para as entidades industriais, a combinação entre o avanço das plataformas estrangeiras e a retirada da tributação sobre compras internacionais pode comprometer o novo ciclo de atração industrial vivido pelo estado.



Entidades representativas da indústria cearense publicaram notas de repúdio à Medida Provisória nº 1.357/2026 nesta semana – Foto: Divulgação

A medida foi oficializada por meio da Medida Provisória nº 1.357/2026, assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva na última terça-feira (12). Para representantes da indústria, a retirada da alíquota federal reduz a isonomia competitiva entre fabricantes nacionais e plataformas internacionais de comércio eletrônico.

A Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC) foi uma das primeiras entidades a se manifestar. Em nota, classificou a decisão como equivocada e afirmou que a mudança “amplia a desigualdade concorrencial entre empresas brasileiras e fornecedores internacionais”, criando um ambiente desfavorável para a indústria e o varejo nacionais.

Segundo a federação, a indústria brasileira já opera sob elevados custos de produção, complexidade tributária e desafios logísticos. Nesse contexto, a retirada da tributação sobre compras internacionais enfraquece ainda mais a competitividade do setor produtivo e coloca em risco empregos formais e investimentos industriais.

A FIEC também destacou que a criação da taxa havia representado um avanço na busca por equilíbrio concorrencial entre produtos nacionais e importados. Agora, com a revogação da medida, a avaliação é de que o país dá um passo atrás na proteção da cadeia produtiva nacional.

Calçados: setor aponta 53,9 mil empregos em risco

O posicionamento foi reforçado pela Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), com apoio do Sindicalçados Ceará. Em nota, a entidade afirmou que a extinção da alíquota aprofunda o desequilíbrio concorrencial e gera instabilidade regulatória em um momento de forte crescimento das importações asiáticas.

A Abicalçados estima que o fim da alíquota federal pode colocar em risco cerca de 53,9 mil postos de trabalho no setor calçadista em todo o país. Desse total, 18,7 mil empregos seriam perdidos diretamente na indústria, além de 13,2 mil vagas indiretas na cadeia produtiva e outros 22 mil empregos impactados pelo efeito-renda. O impacto potencial supera R\$ 1,6 bilhão em remuneração.



Plataformas estrangeiras como Shein e Shopee são as principais beneficiadas pela isenção do imposto de importação federal – Foto: Divulgação

Sinditêxtil: impacto direto na cadeia têxtil cearense

O Sindicato das Indústrias de Fiação e Tecelagem em Geral no Estado do Ceará (Sinditêxtil Ceará) também informou, através de nota, apoio ao posicionamento da FIEC, destacando que o setor têxtil e de confecção já

enfrenta “elevados custos de produção, carga tributária complexa e desafios logísticos relevantes”.

“A retirada da tributação sobre compras internacionais de até US\$ 50 amplia a desigualdade concorrencial entre a indústria brasileira e plataformas estrangeiras, impactando diretamente empresas que geram empregos, investem em inovação, sustentabilidade e desenvolvimento econômico no País”, afirma a entidade em sua nota.

O sindicato defendeu “um ambiente econômico mais equilibrado, com condições justas de concorrência, valorização da produção brasileira e fortalecimento da indústria como vetor de crescimento, renda e geração de oportunidades”, declarando-se ao lado da FIEC na defesa da indústria cearense e brasileira.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 15/05/2026

Relação entre o porto e a cidade atravessa gerações e ajuda a construir oportunidades e a mudar a vida de milhares de pessoas



O porto gerando oportunidades e mudando a vida das pessoas - Foto: Divulgação

Quando Rodrigo Reis começou a trabalhar no Porto de Santos, ainda atuava na área de manutenção predial. Mas ele viu no porto um futuro mais promissor. A oportunidade surgiu por meio de um curso profissionalizante ligado ao setor portuário. Ele se inscreveu, foi contratado como auxiliar de manutenção e, pouco tempo depois, passou a trabalhar na área de mecânica.

Hoje, ele olha para trás com orgulho da trajetória que construiu e se enche de esperança com o que ainda está pela frente. “Trabalhar no Porto de Santos, hoje, significa oportunidade de crescimento, de aprendizado, de capacitação”, diz ele.

A história de Rodrigo se mistura à de milhares de pessoas que vivem, direta ou indiretamente, da atividade portuária na Baixada Santista. Mais do que movimentar cargas e conectar o Brasil ao comércio internacional, o Porto de Santos também impulsiona empregos, abre caminhos profissionais e transforma a vida de famílias inteiras.



No caso dele, essa relação atravessa gerações. Filho de portuário, Rodrigo cresceu vendo navios, caminhões e guindastes fazerem parte da paisagem da cidade. O cais sempre esteve ali, presente no cotidiano da família, como acontece com tantas outras pessoas em Santos. Hoje, sente que também constrói seu próprio caminho dentro dessa história. “Meu pai foi portuário a vida toda. O Porto faz parte da minha vida, da minha história, da minha família, das minhas realizações”, conta ele.

A mudança profissional fez diferença dentro de casa. Segundo a esposa dele, Isadora Rodrigues, o emprego no porto permitiu que a família realizasse sonhos antes distantes, como a reforma da casa onde vivem. “Eles dão muita oportunidade de crescer. Crescer tanto pessoal quanto profissionalmente”, afirma.

Oportunidade que transforma

A trajetória da copeira Marli Aparecida da Silva também ajuda a mostrar como o Porto de Santos vai além da operação logística.

Ela lembra com emoção do dia em que recebeu a notícia de que seria efetivada no trabalho. “Para mim, trabalhar no Porto foi uma mudança de vida totalmente”, conta ela.

Aquele ambiente sempre dinâmico e cheio de oportunidades colocou nela uma vontade, até então adormecida, de buscar novos horizontes.

Marli passou a investir em qualificação profissional. Já fez cursos de vistoria de contêineres e atualmente estuda operações com granéis sólidos.

A vontade de aprender nasceu da curiosidade sobre aquele universo que passou a fazer parte da sua rotina. “A gente vê um contêiner passando, mas não tem ideia de como é, do que vai dentro. Trabalho diretamente com o Porto, então é bom a gente saber as coisas”, diz ela.

Fonte de oportunidades

No maior porto da América Latina, histórias como as de Marli e de Rodrigo se multiplicam todos os dias. Quanto mais o porto cresce, cresce junto a procura por profissionais preparados para atuar em diferentes áreas do setor.

Para André Fleury Bonini, diretor-presidente do Centro de Excelência Portuária de Santos (CENEP), o porto depende diretamente das pessoas que fazem a atividade acontecer diariamente. “O que move o canal do Porto de Santos são as pessoas”, diz.

Segundo ele, iniciativas de formação profissional ajudam trabalhadores a se prepararem para novas oportunidades que surgem com o crescimento da atividade portuária.

Relação porto e cidade

Em Santos, é difícil separar a história da cidade da história do porto. O movimento de navios, caminhões e trabalhadores atravessa gerações e sustenta milhares de empregos diretos e indiretos na região.

Além de estivadores, operadores e tripulações, a atividade portuária também envolve profissionais de áreas como alimentação, manutenção, transporte, limpeza, segurança e serviços administrativos.

É essa rede que ajuda a explicar por que tantas histórias de vida acabam se cruzando com a do Porto de Santos.

Rodrigo resume bem tudo isso. Para ele, fazer parte dessa estrutura significa mais do que ter um emprego. Significa pertencimento, realização e perspectiva de futuro. “Hoje estou feliz trabalhando no Porto. Me sinto realizado. Me sinto orgulhoso de poder fazer parte disso”, concluiu.

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

Data: 15/05/2026

MINISTRO TOMÉ FRANCA PARTICIPA DA INAUGURAÇÃO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO DE FERNANDO DE NORONHA

Com investimento privado de R\$ 63 milhões, nova estrutura amplia conforto e capacidade operacional

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta sexta-feira (15), da inauguração da primeira etapa do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Fernando de Noronha - Governador Carlos Wilson. A governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, também integra a agenda.

A obra recebeu o investimento privado de R\$ 63 milhões e foi realizada pela DIX Aeroporto Noronha, concessionária do terminal. Com a conclusão, passageiros contam agora com uma área de 3 mil metros quadrados, com mais balcões de check-in, áreas novas e mais amplas, para recepção de passageiros, além de outras melhorias.

Credenciamento

Não será necessário credenciamento prévio para participar do evento.

Serviço

Evento: Inauguração da primeira etapa do terminal de passageiros do Aeroporto de Fernando de Noronha

Data: Sexta-feira, 15 de maio

Horário: 17h

Local: Salão de desembarque do Aeroporto de Fernando de Noronha

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

Data: 15/05/2026



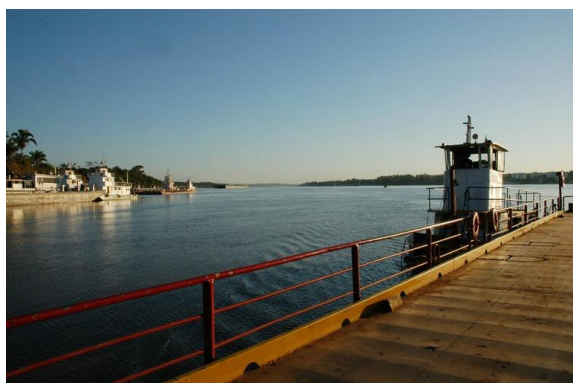
PORTAL PORTO GENTE

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

Hidroviás & Amazônia - Governo Federal antecipa ações para enfrentar possível nova seca na Amazônia em 2026

MPor e Dnit reforçam dragagens, monitoramento hidroviário e planejamento logístico para garantir abastecimento e transporte na região Norte

Da Redação Portogente



Após as secas históricas registradas em 2023 e 2024, o Governo Federal passou a antecipar medidas preventivas para reduzir os impactos de uma possível nova estiagem na Amazônia em 2026.

Hidrovia do Rio Madeira. Foto: Divulgação/MPor

As ações incluem planejamento de dragagens, manutenção hidroviária, reforço da sinalização náutica e monitoramento permanente das condições de navegabilidade dos rios amazônicos.

O objetivo é garantir o abastecimento de cidades, o transporte de passageiros e o fluxo de cargas na região Norte durante períodos críticos de seca.


Monitoramento permanente das hidrovias

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 diversos municípios amazônicos.

Diante desse cenário, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) passaram a estruturar ações permanentes voltadas aos períodos de estiagem extrema.

Entre as iniciativas está o lançamento do Painel de Monitoramento das Hidrovias, ferramenta desenvolvida pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) para 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 de canais e operações logísticas durante eventos climáticos extremos.

 **Navegação estratégica:** o governo federal quer ampliar o monitoramento hidroviário para evitar interrupções no abastecimento e no transporte de passageiros na Amazônia.


Impactos das secas históricas

As secas registradas em 2023 e 2024 provocaram impactos severos na região Norte, afetando diretamente o transporte de alimentos, medicamentos, combustíveis e água potável.

Municípios como Manacapuru, Tabatinga, Itacoatiara e Parintins registraram níveis críticos dos rios, comprometendo atividades econômicas, operações logísticas e a mobilidade das populações ribeirinhas.

Em Itacoatiara, o Rio Amazonas chegou a atingir apenas 83 centímetros em 2024. Já em Parintins, o nível do rio caiu para 1,9 metro, menor marca registrada em 49 anos.

Além dos impactos econômicos, a estiagem ampliou o isolamento de comunidades indígenas e ribeirinhas e dificultou o abastecimento em municípios fortemente dependentes do transporte hidroviário.

 **Eventos extremos:** especialistas apontam que mudanças climáticas e fenômenos como o El Niño têm ampliado os períodos de seca na Amazônia.

Planejamento preventivo

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a atuação antecipada busca reduzir impactos sociais e econômicos na região.

“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.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, destacou que a Amazônia depende diretamente dos rios para garantir integração regional e abastecimento.

“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”, declarou.

O diretor de Gestão Hidroviária, Elieze Bulhões, ressaltou que a integração de dados e o monitoramento contínuo devem ampliar a velocidade das respostas operacionais durante períodos críticos.

Já o diretor do Dnit, Edme Tavares, afirmou que os contratos permanentes de manutenção hidroviária atualmente em vigor ampliam a capacidade de atuação preventiva do governo federal.

Importância logística da Amazônia

A navegação hidroviária desempenha papel essencial na integração territorial da Amazônia e na movimentação de cargas, passageiros e insumos básicos.

Em diversas localidades da região Norte, os rios representam a principal — e em muitos casos única — alternativa logística para deslocamento e abastecimento.

O fortalecimento das hidrovias amazônicas passou a ser tratado como prioridade estratégica diante do aumento da frequência de eventos climáticos extremos e da crescente dependência da região em relação ao transporte fluvial.

Análise Portogente:

As secas históricas registradas na Amazônia nos últimos anos evidenciaram a vulnerabilidade logística da região diante das mudanças climáticas e da forte dependência do transporte hidroviário. A antecipação das ações por parte do Governo Federal representa uma mudança importante na gestão das hidrovias amazônicas, priorizando monitoramento contínuo, planejamento preventivo e resposta operacional mais rápida. Em uma região onde os rios funcionam como principal eixo de integração econômica e social, garantir navegabilidade significa assegurar abastecimento, mobilidade e estabilidade logística para milhões de pessoas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/05/2026

CONAB ESTIMA SAFRA RECORDE DE GRÃOS DE 358 MILHÕES DE TONELADAS

SAFRA RECORD - Produção de grãos no Brasil pode atingir recorde de 358 milhões de toneladas, aponta Conab

Soja deve alcançar marco histórico de 180 milhões de toneladas, enquanto milho e sorgo sustentam avanço da safra brasileira

Redação Portogente



Impulsionada pelo desempenho da soja, do milho e do sorgo, a produção brasileira de grãos está estimada em 358 milhões de toneladas na safra 2025/26, segundo o 8º Levantamento da Safra de Grãos divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

O volume projetado representa crescimento de 1,6% em relação ao ciclo anterior, equivalente a um incremento de 5,7 milhões de toneladas no total a ser colhido.

Os números reforçam a expectativa de uma safra recorde, sustentada principalmente pelo avanço da produção de soja, milho e sorgo em diferentes regiões do país.

Soja alcança marco histórico


A produção de soja deve atingir 180,1 milhões de toneladas, estabelecendo um novo recorde histórico para a oleaginosa no Brasil.



A projeção supera em 978 mil toneladas a previsão anterior, representando ajuste positivo de 0,5%, com 98,3% da área já colhida.

Em relação à safra 2024/25, o crescimento estimado é de 8,6 milhões de toneladas, avanço de aproximadamente 5%.

Segundo a Conab, este será o sétimo crescimento registrado pela cultura nas últimas dez safras.

 **Marco histórico:** a produção de soja pode ultrapassar pela primeira vez a marca de 180 milhões de toneladas no Brasil.

Milho mantém forte desempenho

Para o milho, a Conab projeta a segunda maior produção da série histórica, estimada em 140,2 milhões de toneladas considerando as três safras do cereal.

O volume representa aumento de 600 mil toneladas em relação ao levantamento anterior.

A primeira safra do milho deverá atingir aproximadamente 28,5 milhões de toneladas, crescimento de 3,5 milhões frente ao ciclo anterior.

Já a segunda safra, cuja semeadura foi concluída, está estimada em 108,5 milhões de toneladas, mesmo diante de impactos climáticos observados em estados como Goiás e Minas Gerais.

Ainda assim, a área plantada nacional registrou crescimento de 2,1%.

 **Segunda maior safra: produção total de milho deve alcançar 140,2 milhões de toneladas na temporada 2025/26.**

Expansão do sorgo

O sorgo também aparece entre os destaques da safra, com expectativa de crescimento de até 23,8% na produção, podendo alcançar 7,6 milhões de toneladas.

O avanço está associado ao aumento significativo da área cultivada, especialmente na região Centro-Oeste, onde houve expansão de 50,7%.

Maior produtor nacional, Goiás deve registrar crescimento de 40,3% na produção, superando 2,2 milhões de toneladas.

Segundo o gerente de Acompanhamento de Safras da Conab, Fabiano Vasconcellos, parte dos produtores migrou áreas originalmente destinadas ao milho para o sorgo devido à maior tolerância da cultura à deficiência hídrica e às janelas tardias de cultivo.

Arroz, feijão, algodão e trigo

Para o arroz, a produção está estimada em 11,1 milhões de toneladas, com leve recuo de 0,3% frente ao levantamento anterior.

Apesar da redução de 13,7% na área plantada, a produtividade apresentou ganho nesta safra, atingindo 7.281 quilos por hectare.

Já o feijão deverá registrar queda de 5,2% no volume total produzido, somando aproximadamente 2,9 milhões de toneladas nas três safras da leguminosa.

No caso do algodão, a produção de pluma deve chegar a cerca de 4 milhões de toneladas, retração de 2,6% em relação à safra anterior.

O trigo também apresenta expectativa de queda, com produção estimada em 6,4 milhões de toneladas, impactada principalmente pela redução da área cultivada no Rio Grande do Sul e no Paraná.

Mercado e exportações

A indústria de etanol deve continuar impulsionando o consumo interno de milho, estimado em 94,86 milhões de toneladas, avanço de 4,6% em relação à temporada passada.

As exportações do cereal também devem permanecer elevadas, podendo alcançar 46,5 milhões de toneladas.

Para a soja, a expectativa é de que os embarques atinjam 116 milhões de toneladas, crescimento de 7,25% em relação ao ciclo 2024/25.

Segundo a Conab, a combinação entre forte produção e demanda internacional mantém perspectivas positivas para o agronegócio brasileiro na atual safra.

Análise Portogente:

A perspectiva de nova safra recorde reforça o papel estratégico do agronegócio na economia brasileira e amplia a pressão sobre os corredores logísticos de exportação do país. O crescimento da produção de soja, milho e sorgo deve intensificar a demanda por infraestrutura ferroviária, portuária e hidroviária, especialmente nos principais eixos de escoamento do Centro-Oeste em direção aos portos do Arco Norte e de Santos. Ao mesmo tempo, o avanço da produção evidencia a importância de investimentos em armazenagem, transporte multimodal e capacidade portuária para garantir competitividade ao setor no mercado internacional.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/05/2026

ZONA FRANCA DE MANAUS CONSOLIDOU LOGÍSTICA PRÓPRIA NA AMAZÔNIA

Logística & Amazônia - Zona Franca de Manaus consolidou transporte fluvial como eixo estratégico da logística amazônica

Estudo da Fundação Memória do Transporte aponta que modelo implantado na Amazônia evidenciou desafios históricos de infraestrutura e integração multimodal no Brasil

Redação Portogente

Criada para estimular o desenvolvimento econômico da região Norte, a Zona Franca de Manaus consolidou o transporte fluvial como eixo estratégico da logística amazônica e evidenciou gargalos estruturais que ainda impactam a competitividade brasileira.



Implementada em 1967 a partir do Decreto-Lei nº 288, a Zona Franca transformou a dinâmica econômica regional ao exigir uma estrutura logística capaz de abastecer o polo industrial e escoar a produção para os grandes centros consumidores do país.

Logística adaptada à Amazônia


Na avaliação da Fundação Memória do Transporte (FuMTran), que desenvolve estudos para a elaboração do livro “A História do Transporte da Amazônia”, o modelo implantado na região demonstrou a capacidade de adaptação logística às características territoriais

amazônicas.



Ao mesmo tempo, o processo também evidenciou desafios históricos ligados à infraestrutura e à integração entre modais de transporte.

Ao longo das décadas, a operação logística regional passou a depender fortemente da articulação entre os transportes fluvial e aéreo para garantir conectividade e eficiência operacional.

 **Eixo estratégico:** a navegação fluvial tornou-se fundamental para abastecer o polo industrial de Manaus e conectar a Amazônia aos mercados nacionais.


Papel central dos rios

Segundo o presidente da Fundação, Antonio Luiz Leite, a consolidação da Zona Franca exigiu a construção de soluções logísticas compatíveis com a realidade amazônica.

“A Amazônia sempre exigiu soluções logísticas compatíveis com suas características geográficas, ambientais e sociais. A implantação da Zona Franca reforçou essa necessidade ao demandar uma logística capaz de garantir o abastecimento contínuo do polo industrial e o escoamento da produção para diferentes regiões do país”, afirma.

Adaptada às condições geográficas da região, a navegação passou a desempenhar papel central na integração territorial e na movimentação de cargas, especialmente diante das limitações rodoviárias e da ausência histórica de ferrovias.

Paralelamente, o modal aéreo assumiu importância estratégica no transporte de produtos eletrônicos, componentes industriais e cargas de maior valor agregado.

 **Integração multimodal:** o transporte aéreo complementou a logística amazônica ao reduzir tempos operacionais e ampliar a conexão com mercados nacionais e internacionais.

Desafios estruturais históricos

De acordo com Antonio Luiz Leite, a integração entre modais tornou-se essencial para sustentar a dinâmica econômica regional em um território marcado por grandes distâncias e desafios operacionais.

“Em uma região marcada por grandes distâncias e desafios operacionais, o transporte aéreo ajudou a reduzir tempos logísticos e ampliar a conexão da Amazônia com mercados nacionais e internacionais. Isso mostra como a integração entre modais se tornou essencial para sustentar a dinâmica econômica regional”, explica.

Para a Fundação, a experiência da Zona Franca também evidencia gargalos históricos da matriz de transporte brasileira, especialmente a baixa integração multimodal e a concentração operacional em poucos corredores logísticos.

Enquanto outras regiões do país foram estruturadas principalmente sobre rodovias, a Amazônia desenvolveu uma lógica própria baseada nos rios, mas sem receber investimentos proporcionais em infraestrutura multimodal.

Segundo a entidade, essa realidade ainda impacta diretamente custos operacionais, prazos logísticos e previsibilidade no transporte de cargas.

Importância estratégica nacional

A Zona Franca de Manaus permanece como um dos principais polos industriais do Brasil e mantém relevância estratégica para a integração econômica da região Norte.

O modelo logístico amazônico também se tornou referência sobre a necessidade de planejamento multimodal em regiões de difícil acesso e forte dependência de corredores hidroviários.

Especialistas apontam que o fortalecimento da infraestrutura fluvial, portuária e aérea da Amazônia será decisivo para ampliar a competitividade regional e reduzir gargalos históricos da logística brasileira.

Análise Portogente:

A trajetória logística da Zona Franca de Manaus evidencia como a Amazônia desenvolveu uma matriz de transporte singular dentro do território brasileiro, baseada majoritariamente na navegação fluvial e na integração com o modal aéreo. O caso também revela limitações históricas da infraestrutura nacional, especialmente na integração multimodal e na distribuição equilibrada de investimentos logísticos. Em um cenário de crescimento do comércio exterior e busca por maior eficiência operacional, o fortalecimento dos corredores hidroviários amazônicos tende a ganhar relevância estratégica para a competitividade do país.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 15/05/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O MERCOSUL E O DESAFIO DA INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As manifestações de autoridades e lideranças empresariais durante a abertura do Mercosul Export, nessa quinta-feira, dia 14, em Buenos Aires, Argentina, reforçaram o papel da infraestrutura de transportes como tema central da agenda de desenvolvimento da América do Sul. Dois dos pontos destacados foram a subutilização das hidrovias e a falta de conectividade entre os diferentes modais na movimentação de mercadorias entre os países do bloco econômico. A mensagem é clara: a eficiência logística da região depende da capacidade dos governos de enxergar os rios e trilhos como uma rede única e transnacional.

A necessidade de um olhar mais atento para as hidrovias é fundamentada nos ganhos de escala e, ainda, na sustentabilidade ambiental que o transporte fluvial oferece para o escoamento de safras e produtos industriais entre os países vizinhos. Integrar as bacias hidrográficas sul-americanas e harmonizar as regras de navegação são passos necessários para reduzir o custo de transporte que hoje encarece os produtos do Mercosul no mercado global. O intercâmbio de experiências surge como o caminho mais rápido para esse avanço, utilizando, por exemplo, o modelo ferroviário argentino como referência para modernizar a malha do Sul do Brasil, região que sofre com gargalos logísticos crônicos.

A proposta de um trabalho contínuo e itinerante para o Mercosul Export, debatendo os desafios e as oportunidades do mercado de infraestrutura nos países do bloco, visa transformar intenções diplomáticas em demandas técnicas concretas e cronogramas de obras integrados. Em um cenário onde as cadeias globais de suprimento priorizam a proximidade e a segurança, o fortalecimento da infraestrutura interna do Mercosul é o que garantirá a autonomia econômica dos países membros. Cabe às autoridades ouvirem os apelos do mercado e converterem o diálogo estabelecido em Buenos Aires em projetos de investimentos público-privados que conectem o interior do continente aos portos oceânicos de forma ágil, inteligente e competitiva.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

INSIGHT – ENERGIA - O BRASIL TROCOU UM PONTO CRÍTICO POR OUTRO



FELIPE GERMINI

Fundador e diretor-executivo da Germini Energy.

Executivo do setor de energia com mais de 25 anos de experiência.

opinioao@portalbenews.com.br



Se você negocia diesel brasileiro, frete ou risco de sanções, o corredor que importa neste mês não está no Golfo Pérsico. Está no comitê de preços da Petrobras e na fila de fiscalização do Ofac (sigla em inglês do Escritório de Controle de Ativos Estrangeiros, do Departamento do Tesouro dos Estados Unidos)

Brasil não resistiu aos acontecimentos do Estreito de Ormuz. E trocou um risco envolvendo o transporte marítimo no Oriente Médio por um risco de origem de contraparte única em uma rota comercial sancionada, e Brasília ainda não tratou a participação russa como uma variável de segurança energética.

O diesel que vem preenchendo a lacuna causada pelos eventos de Ormuz não veio das refinarias da Petrobras. Veio da Rússia. Em janeiro de 2026, a Rússia fornecia 31% das importações brasileiras de diesel, com os Estados Unidos liderando a tabela com 35%. Em abril, a Rússia estava em 91% e os EUA em 9%. Os Emirados Árabes Unidos, a Arábia Saudita e Omã praticamente zeraram suas remessas. O volume russo subiu de 415 mil metros cúbicos em janeiro para 1.098 mil em abril, enquanto o volume americano caiu de 470 mil para 108 mil. O corredor que mantém os caminhões brasileiros abastecidos agora é composto por um único país, em uma única rota comercial, com um único conjunto de riscos de sanções. Isso não é diversificação. Isso é concentração.

A matemática de preços é específica. O diesel russo de ultrabaixo teor de enxofre (ULSD) a 10 ppm FOB Novorossiysk tem sido negociado a um preço por barril de US\$ 12 a US\$ 15 abaixo do ICE LSGO (os contratos futuros de diesel de baixo enxofre negociados na Intercontinental Exchange/ICE). O frete para Santos (SP), no atual preço spot do Aframax, é de US\$ 28 a US\$ 32 por tonelada. O preço total com o produto entregue fica em um nível que o importador privado pode absorver no ponto de entrada da Petrobras. O diesel rodoviário de ultrabaixo teor de enxofre da Costa do Golfo dos EUA, com frete entre US\$ 38 e US\$ 44 por tonelada, de acordo com os índices da Platts, não se mostra viável. E assim não é considerado para compra. Mas o da Rússia, sim.

O motivo pelo qual o preço de entrada está onde está não é misterioso. A Petrobras abandonou a paridade internacional de preços em 2023 e, agora, define os preços de entrada com base em um critério de custo doméstico. A defasagem está em 74%, R\$ 2,68 a menos no preço do litro em relação ao valor de paridade na importação. Rui Costa, na Casa Civil, aprovou R\$ 10 bilhões em subsídios. Silveira, no Ministério de Minas e Energia, conduz o diálogo de preços com o conselho da Petrobras. O Comitê de Preços da Petrobras decide quando o preço se move. O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) controla o ICMS estado por estado. O montante federal-estadual cobre cerca de R\$ 1,52 por litro. Cinquenta e sete por cento do rombo. A Vibra Energia, com o BNDESpar entre seus principais acionistas, dobrou suas importações autogeridas em abril, após a Petrobras reduzir sua cota. O “barril marginal” saiu do balcão da Petrobras. É um fluxo de um único fornecedor em uma rota comercial sancionada.

Três condições comerciais mantêm esse corredor aberto, e qualquer um dos três atores envolvidos pode rompê-lo nos próximos trinta dias. Primeiro, o programa de sanções do Tesouro dos EUA precisa permanecer onde está. Pode-se temer uma reação de Bruxelas. Mas esse instinto está geograficamente errado. O vigésimo pacote de sanções da União Europeia (UE) adicionou 632 embarcações fantasmas à sua proibição de acesso a portos e serviços residentes na UE. Os portos brasileiros não são afetados. O mecanismo de compressão está em Washington. Uma designação do Ofac para um facilitador residente no Brasil ou sanções secundárias contra uma refinaria no corredor acabariam com esse desconto em trinta dias. Em segundo lugar, a base de refino russa deve continuar produzindo diesel nas taxas atuais. A perseguição à Ucrânia reduziu significativamente a capacidade desse mercado. O Brasil é um destino marginal no mapa de produção russa e o primeiro a perder volume em qualquer choque de oferta. Em terceiro lugar, a licença política brasileira para receber produtos de origem sancionada tem de permanecer válida. O fluxo é mantido pois é invisível. No dia em que uma embarcação em Suape (PE) for alvo de uma designação do Ofac, a matemática política se tornará desconfortável rapidamente.

Portanto, a segurança no fornecimento de diesel no Brasil, agora, depende das decisões regulatórias em Washington, não das margens de refino em São José dos Campos (SP).



Mas há um contra-argumento sério. Com uma administração nos EUA que tratou o Brasil como uma economia hostil do BRICS+, com ameaças tarifárias, o fornecimento americano é, por si só, politicamente instável, e a concentração russa seria uma proteção racional. Esse cenário, porém, não é confirmado pelo mercado de fretes. O preço do Suezmax do Golfo do México para Santos tem sido elevado, não baixo. Se a tese da instabilidade americana fosse a leitura do mercado, o frete teria despencado para atrair o volume brasileiro. Não despencou.

A decisão do operador, nas próximas duas semanas, é reparar os contratos. A indexação dos acordos de importadores privados com base nos preços da Petrobras foi o que criou essa situação. Os novos acordos devem ser indexados com base nos valores da Platts para o ULSD rodoviário do Golfo do México, acrescidos do frete, do seguro contra riscos de guerra, mais um prêmio de sanções, com uma cláusula rígida de repasse caso o produto de origem russa se torne comercialmente indisponível. Os distribuidores que não possuem uma oferta de reserva do Golfo do México em um ciclo de retirada de dez dias estão operando sem seguro contra um risco de trinta dias.

Um corredor que se mantém porque é invisível não pode ser a base de uma estratégia nacional de fornecimento de diesel. Ele só pode ser uma janela de oportunidade.

Nesse cenário, há quatro fatores a serem observados até agosto: a fiscalização do Ofac para os importadores brasileiros, os ataques da Ucrânia ao cluster de refinamento na região do Volga e do Mar Negro, a postura do conselho da Petrobras sobre o ajuste de preços antes dos resultados do segundo trimestre e o spread de frete entre Aframax saindo de Novorossiysk e Suezmax saindo de Houston. Uma inversão nesse spread é o primeiro sinal comercial de que esse corredor está se rompendo.

A análise completa em meu canal no Substack apresenta essa matriz de três cenários para o corredor russo reformulada com uma comparação entre a visão do mercado versus nossa leitura, o diagrama de negociação direcional dos investidores que atuam diretamente nesse mercado, destacando o único cluster de refino russo cuja paralisação forçaria uma licitação de emergência dos produtos do Golfo do México em quarenta e oito horas e, também, as decisões comerciais específicas que um distribuidor privado deve tomar esta semana. Leia no Substack.

Este artigo alerta para a exposição estrutural em um corredor de origem sancionada. Não é uma recomendação para continuar a comprar produtos russos, nem uma descrição de qualquer arquitetura de evasão específica.

Negociei importações de diesel para o Brasil provenientes da Costa do Golfo dos EUA, do Mar Negro e do Mediterrâneo, e participei de reuniões onde os preços de entrada da Petrobras foram definidos e contestados. O risco do corredor descrito neste artigo não é teórico e está presente nas negociações em questão para o restante deste trimestre.

Este texto foi originalmente publicado em inglês na página do autor - Energy Pipeline by Felipe Germini - na plataforma Substack (<https://fgermini.substack.com/>).

O DIESEL QUE VEM PREENCHENDO A LAÇUNA CAUSADA PELOS EVENTOS DE ORMUZ NÃO VEIO DAS REFINARIAS DA PETROBRAS. VEIO DA RÚSSIA. EM JANEIRO DE 2026, A RÚSSIA FORNECIA 31% DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE DIESEL, COM OS ESTADOS UNIDOS LIDERANDO A TABELA COM 35%. EM ABRIL, A RÚSSIA ESTAVA EM 91% E OS EUA EM 9%

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2026

SEM CATEGORIA - JULIÃO PEDE MAIS ATENÇÃO ÀS HIDROVIAS E INTEGRAÇÃO ENTRE PAÍSES DO BLOCO

Executivo citou a necessidade de ampliar investimentos e aproximar modais de transporte para elevar a competitividade regional

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O CEO do Brasil Export destacou a integração entre os países e os modais de transporte, com destaque para hidrovias e ferrovias, e as suas importâncias no cenário econômico

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, destacou o potencial das hidrovias e a integração de modais do Mercosul em prol da cadeia logística entre os países sul-americanos. A fala ocorreu durante a sessão solene do Mercosul Export, realizada nesta

quinta-feira (14), em Buenos Aires, na Argentina.

Julião destacou a integração entre os países e os modais de transporte, com destaque para hidrovias e ferrovias, e as suas importâncias no cenário econômico.

“Nós temos uma bandeira importante nesse evento que é a da questão hidroviária. As hidrovias precisam, realmente, de incentivo e de um olhar mais atento desta integração. Nós precisamos integrar as hidrovias entre os países, precisamos enxergar essa grande oportunidade. Trago aqui o bom exemplo bem-sucedido da Argentina na questão das ferrovias, onde é referência, coisa que o Brasil precisa melhorar, principalmente na região Sul”, salientou.

Julião reforçou que a agenda positiva a partir do fórum é fortalecer o diálogo e apresentar demandas em prol do desenvolvimento do bloco sul-americano.

“Essa precisa virar o grande fórum do setor da infraestrutura, que possamos integrar os países, que possamos ter o rodízio natural entre os países de receber o Mercosul Export, mas que tenhamos o trabalho contínuo, que é a grande proposta do Brasil Export, de ter uma agenda positiva, de criar demandas, de criar planejamentos, e que ao final de tudo isso nós tenhamos o crescimento de toda a cadeia logística”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

MERCOSUL EXPORT - ALADI E CEBE FIRMAM ACORDO PARA AMPLIAR COOPERAÇÃO NO COMÉRCIO

Parceria formalizada durante o Fórum Mercosul Export prevê intercâmbio de informações, troca de experiências e iniciativas voltadas ao fortalecimento do comércio regional

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



Assinaram o Acordo de Cooperação Institucional o CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, e o chefe do Departamento de Integração Física e Digital da ALADI, Rafael Laurentino

Durante a sessão solene do Fórum Mercosul Export, realizado nesta quinta-feira (14), em Buenos Aires, na Argentina, a Secretaria-Geral da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e o Centro de Estudos em Logística, Transportes e Comércio Exterior do Brasil Export (CEBE) formalizaram um Acordo de Cooperação Institucional voltado para o comércio exterior.

O objetivo da parceria estratégica é promover o intercâmbio de informações, boas práticas e o fomento do comércio exterior na região do Mercosul.

Assinaram o acordo o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, e o chefe do Departamento de Integração Física e Digital da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), Rafael Laurentino.

O executivo da ALADI destacou que a parceria com o Brasil Export é tida como um marco fundamental para os setores logísticos, bem como para a integração latino-americana.

“É um convênio muito importante. A gente tem um campo muito interessante para desenvolver alguns trabalhos de cooperação, de troca de informações e também de capacitação”, comentou Laurentino.

O executivo da ALADI reforçou a importância de eventos de discussão e debates para a região do Mercosul, principalmente em temas relevantes como logística e infraestrutura.

“São temas que a gente precisa avançar muito para tornar as nossas empresas mais competitivas e aumentar um pouco mais o nosso comércio intra-regional”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - PRIVATIZAÇÃO DA HIDROVIA PARANÁ–PARAGUAI É DESTAQUE EM PAINEL DO MERCOSUL EXPORT

Proposta do governo Milei prevê concessão de 1.400 km por até 30 anos, mas enfrenta críticas sobre risco de monopólio e falta de metas técnicas

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



A proposta de privatização da hidrovia Paraná–Paraguai e outros assuntos foram debatidos durante o painel “Hidroviás como eixo de transformação regional” do Mercosul Export

A proposta de privatização da hidrovia Paraná–Paraguai foi destaque durante o painel “Hidroviás como eixo de transformação regional”, realizado nesta quinta-feira (14), na Argentina, dentro da programação do Mercosul Export-fórum promovido pelo Grupo Brasil Export.

A mediação ficou a cargo de Raquel Kibrit, presidente do Conselho Latam Export, que destacou a iniciativa do presidente argentino, Javier Milei, de conceder à iniciativa privada a gestão da hidrovia — considerada estratégica para o comércio exterior do Mercosul.

O governo argentino já havia lançado uma primeira licitação para o projeto, mas o processo acabou fracassando. Em uma nova tentativa, a atual proposta de concessão despertou o interesse de três empresas internacionais, sendo duas belgas e uma brasileira.

O plano prevê a concessão de aproximadamente 1.400 quilômetros da via navegável por um período de 25 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco. A futura concessionária será responsável por serviços como dragagem, sinalização e cobrança de pedágios ao longo do trajeto, por onde escoam mais de 80% das exportações da Argentina.

Diferentemente do modelo anterior — que foi anulado por falta de concorrência —, o novo edital passou por reformulações com apoio técnico da Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD).

O objetivo foi ampliar a transparência e tornar o projeto mais atrativo a investidores. Entre as mudanças, estão a redução dos custos de referência e a ampliação das áreas contempladas na concessão.

A expectativa do governo é que a análise das propostas seja concluída em cerca de três meses, permitindo que o novo operador assuma a gestão ainda no segundo semestre de 2026.

Apesar das alterações, o projeto segue sendo alvo de críticas. Especialistas e representantes políticos apontam o risco de concentração de mercado e questionam a ausência de metas mais claras para o aprofundamento do canal, considerado fundamental para a operação de embarcações de maior porte.

O governo, por sua vez, sustenta que o modelo adotado é flexível e permitirá ajustes futuros, com base em novos estudos técnicos sobre a profundidade da hidrovia.

O painel contou com a participação de 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 Interbarga; Guillermo Valles, ex-embaixador do Uruguai, membro do Mercosul Export e especialista em hidrovias; e Sebastian Creta, gerente de Operações da Rocktree.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - BRASIL APOSTA EM CORREDOR AO PACÍFICO PARA ENCURTAR EXPORTAÇÕES À ÁSIA

Projeto prevê ligação multimodal e pode reduzir em até 20 dias o tempo de exportações à Ásia

Por **BEATRIZ DE CASTELA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O diretor defende a implementação de um “regime zero” nas aduanas ao longo do corredor. “Nós não podemos a cada país ter uma parada pra tratar sobre questões aduaneiras

Durante o Mercosul Export, Alex Azevedo, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), destacou a busca por uma nova rota logística brasileira voltada ao Oceano Pacífico como estratégia para ampliar a competitividade do país.

A proposta envolve a consolidação de um corredor multimodal transcontinental, com uso da BR-277 e investimentos na Nova Ferroeste. A iniciativa pode reduzir o tempo de transporte de cargas para a China de cerca de 45 para até 25 dias, além de encurtar significativamente a distância marítima.

O diretor defende a implementação de um “regime zero” nas aduanas ao longo do corredor. “Nós não podemos a cada país ter uma parada pra tratar sobre questões aduaneiras. Nós precisamos chegar a um acordo que torne isso muito mais viável, mais rápido e ter fluidez nas nossas cargas”, afirma.

A iniciativa também é impulsionada pela expansão do agronegócio e de novas fronteiras agrícolas, como o Matopiba, além da expectativa de saturação futura do Porto de Santos. O redesenho logístico ainda é apontado como uma alternativa de menor impacto ambiental, ao reduzir a dependência do transporte rodoviário de longa distância.

No cenário global, Azevedo destacou ainda o potencial de novos mercados, como a Índia, e a necessidade de uma infraestrutura preparada para a crescente demanda internacional.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - TECON RIO GRANDE ACELERA EXPANSÃO E APOSTA EM CONEXÃO REGIONAL

Com crescimento de 23% na movimentação de contêineres, terminal quer ampliar operação hidroviária e fortalecer corredor logístico sul-americano

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os números do Tecon Rio Grande foram expostos no painel “Conectividade regional e o papel de portos e terminais na competitividade das cadeias de suprimento sul-americanas”

O TECON Rio Grande saltou de 868 mil para 1,071 milhão de TEUs movimentados entre 2024 e 2025, um crescimento de mais de 23% em um único ano, e projeta

chegar a 1,3 milhão ainda em 2026, com expansão que pode atingir 3,2 milhões de TEUs. Os números foram apresentados nesta quinta-feira (14) pelo diretor-geral do terminal, Paulo Bertinetti, durante o painel “Conectividade regional e o papel de portos e terminais na competitividade das cadeias de suprimento sul-americanas”, do Mercosul Export.

Para Bertinetti, o diferencial competitivo do terminal está nas condições físicas do Porto de Rio Grande e na aposta na integração regional, e não na disputa com os outros portos brasileiros.

“Eu sou o maior fã do Porto de Santos e quero ver Santos com o maior calado e com as melhores condições de trabalho para destravar o país”, afirmou Bertinetti. A declaração veio em resposta ao debate sobre o acirramento da concorrência entre terminais nacionais, um dos temas que marcaram o painel ao longo da tarde.

HIDROVIA E MERCOSUL

O modelo adotado pelo TECON aposta na navegação interior pela Lagoa dos Patos como eixo logístico. Segundo Bertinetti, o terminal já movimenta mais de 60 mil TEUs pela lagoa, com certificação pela SGS atestando menos 57% de emissões em relação ao transporte rodoviário equivalente. A expectativa é dobrar a capacidade das barcas — de 170 para 340 TEUs cada, para chegar a 100 mil TEUs anuais pela hidrovia.

“Nosso foco é olhar para os nossos parceiros uruguaios, argentinos e agora paraguaios. A gente viu as dores e as necessidades que os nossos parceiros paraguaios têm e como nós podemos ajudá-los”, disse o diretor-geral. A integração com o Paraguai foi destacada como uma oportunidade concreta.

BUROCRACIA

Bertinetti também criticou o excesso de aprovações governamentais sobrepostas como principal obstáculo ao crescimento dos terminais no Brasil. A expansão de 300 metros de cais do TECON — com equipamentos já adquiridos e chegada prevista para setembro — levou mais tempo nas aprovações do que levará na execução das obras.



“O que nós precisamos no Brasil é vontade política do Estado. A parte mais difícil é convencer o dono a gastar dinheiro. Depois nós queremos tocar o terminal para devolver resultados. Porém, a gente gasta mais tempo na evolução da aprovação do projeto do que na obra”, ressaltou.

Os demais debatedores também trouxeram perspectivas sobre os desafios da conectividade regional.

A presidente do Consórcio de Gestão do Porto Dock Sud da Argentina, Mónica Litza, defendeu o intercâmbio tecnológico entre os portos do bloco como alternativa à dependência de empresas transnacionais em grandes obras de infraestrutura.

“Precisamos fazer um intercâmbio de tecnologia com nossos técnicos para não depender sempre de empresas e transnacionais. Acredito que podemos fazer isso e teremos que tomar isso como desafio para o Mercosul”, disse.

O presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel, alertou para o ritmo acelerado de crescimento do Porto de Santos: a projeção de 240 milhões de toneladas, prevista para 2040 no plano de desenvolvimento do porto, deve ser atingida já em 2030, dez anos antes do prazo.

Segundo ele, caso isso realmente aconteça, a capacidade ferroviária interna do porto já estará no gargalo.

ITAPOÁ

Segundo o CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten, o terminal está na quarta fase de expansão e de aprovação na quinta, que levará a capacidade de 1,9 milhão para 3,2 milhões de TEUs.

Para ele, crescer a capacidade interna sem resolver os acessos externos é um erro que o setor não pode repetir.

“Junto com o governo do Estado conseguimos aprofundar o canal e comprovar que investir em infraestrutura é extremamente importante para a economia. Isso não vai para o terminal, isso vai para o importador, para o exportador, para o transportador, para o armador, para todos que participam desse processo”, ressaltou.

A aposta do Itapoá no hub de transbordo vem sendo construída a partir da escuta direta aos armadores, que buscam portos capazes de receber navios maiores e redistribuir cargas para os portos do sul.

Arten afirmou que o terminal tem sido procurado por diversas companhias de navegação interessadas nesse modelo, já consolidado na Europa e na Ásia, e que a combinação de área disponível para expansão, calado e proximidade ao mercado consumidor de São Paulo e Paraná coloca o Itapoá em posição privilegiada para esse papel.

“Além da carga que vai para o sul, nós somos muito atrativos no longo curso e temos muita área verde para expansão e muita capacidade de pátio — que é exatamente o que essa operação de hub exige”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - SANTOS PODE VIRAR PRINCIPAL HUB DE TRANSBORDO DO MERCOSUL, DIZ CEO DA DP WORLD

Fabio Siccherino afirmou que potencial do porto depende da solução dos gargalos de acesso terrestre e da integração logística regional

Por **MARIANA NEROME** redacao.jornal@redenenews.com.br



Representantes de empresas logísticas e portuárias participaram do painel “Integração logística como vetor de competitividade regional” do Mercosul Export, em Buenos Aires

O Porto de Santos (SP) tem capacidade para se tornar o principal hub de transbordo do Mercosul — recebendo cargas da Argentina, do Uruguai e do Paraguai e redistribuindo para qualquer continente. Mas para isso acontecer, o acesso terrestre ao porto precisa ser resolvido. A avaliação é do, CEO da DP World Brasil, Fabio Siccherino, que participou nesta quinta-feira (14) do painel “Integração logística como vetor de competitividade regional”, durante o Mercosul Export, em Buenos Aires, na Argentina.

“O custo logístico do Brasil é mais ou menos 16% do PIB, enquanto nos Estados Unidos é 8%. E esse custo existe porque não temos o que deveríamos ter para chegar ao porto”, afirmou.

Siccherino lembrou que a Argentina tem restrição de calado nos seus portos e não consegue receber os navios de grande porte que operam rotas intercontinentais. Santos, segundo ele, resolve esse problema, mas só se a hinterlândia funcionar.

“Chegar ao porto é um desafio brutal. E quando você mira nisso, muitas vezes perde competitividade”, disse.

Os demais debatedores reforçaram que infraestrutura e burocracia caminham em sentidos opostos. Analia Canale, diretora-executiva da Cambras — câmara de comércio argentino-brasileira com 111 anos de história —, descreveu a operação cotidiana entre os dois países como uma rotina de imprevisibilidade.

“A experiência cotidiana é rezar para que não haja greve no Brasil, paralisação na Argentina e que o papel esteja correto”, disse ela. Canale elencou três obstáculos que se retroalimentam: infraestrutura insuficiente, regulação fragmentada e desconhecimento das regras por parte dos operadores de comércio exterior. Segundo ela, estudos anteriores já mostraram que as demoras nas fronteiras podiam agregar até 100% do valor do frete na entrada no Brasil.

Para a diretora, o nó central não está em um único ponto da cadeia. “O problema central é a falta de integração sistêmica. Não é somente a integração da infraestrutura, mas também a falta de coordenação. Podemos ter excelentes portos, mas seguimos perdendo horas ao lado da migração, com organismos que não dialogam”, afirmou.

Dados

Ricardo Buteri, diretor comercial da Santos Brasil, trouxe dados que dimensionam o potencial do bloco: o Brasil importou 100 mil TEU de todos os países do Mercosul em 2025 e exportou 330 mil TEU para os vizinhos.

Nos dois fluxos, a Santos Brasil respondeu por cerca de 17% das importações e quase 30% das exportações, distribuídas entre os terminais de Santos, Imbituba e Belém. “Quis ressaltar esses números porque há tanta propriedade para falar de armazenagem e transporte rodoviário aqui, e o foco da parte marítima precisa aparecer”, disse.

Para Buteri, o investimento privado não é o gargalo — e os números comprovam.

A Santos Brasil investiu 4 bilhões de reais nos últimos anos, saltando de 1,9 milhão para 2,7 milhões de TEU de capacidade só no Porto de Santos. “Não faltará investimento privado. Nunca. A demanda já existe”, afirmou.

Tecnologia

Djalma Vilela, presidente da Multilog e do Conselho do Mercosul Export, citou avanços concretos em andamento. Em Uruguai, na divisa com a Argentina, a empresa está implantando um dispositivo de agilização de passagem de caminhões nos moldes de um fast track.

Em Foz do Iguaçu, a inauguração de uma aduana integrada está prevista para o final do ano, desta vez incluindo também o Paraguai, no modelo bilateral já existente em Dionísio Cerqueira. “A cada 10 caminhões que cruzam o Mercosul, sete cruzam pelos recintos da Multilog”, disse.

Vilela também destacou que a empresa já oferece corredores logísticos ponta a ponta entre Argentina e Brasil, com clientes que iniciam operações em Buenos Aires e armazenam em São Paulo.

“É um canal, um corredor que põe no centro de São Paulo todas as soluções de forma integrada, eficiente e com o menor tempo possível”, afirmou. Para ele, o acordo Mercosul-União Europeia reforça a urgência de avançar. “Nós somos um bloco muito forte e temos que nos dar as mãos, também de forma multimodal. O futuro desse bloco tem tudo para dar muito mais certo agora”, ressaltou.

Iván Martín Amas, diretor de negócios da Andreani, operador logístico argentino com atuação crescente em e-commerce transfronteiriço, defendeu que o setor precisa parar de discutir modal e passar a discutir experiência.

A empresa opera um centro de distribuição de 60 mil metros quadrados que processa 36 mil pacotes por hora, com tempo médio de 90 segundos por pacote dentro da operação.

“O único que nos deve ocupar é dar mais eficiência, dar mais competitividade e dar uma melhor experiência. Se isso não se replica em toda a cadeia, de nada adianta”, afirmou.

Para Amas, encarar o ecossistema logístico regional de forma integrada — mesmo entre concorrentes — é o que vai definir quem avança.

O painel foi moderado por Marcella Cunha, diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - SEGURANÇA JURÍDICA É CONDIÇÃO PARA INTEGRAÇÃO DO MERCOSUL, DIZ DESEMBARGADOR

Celso Peel defende marcos regulatórios harmonizados e governança regional permanente para atrair investimentos ao Mercosul

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



O painel tratou da importância da segurança jurídica, da previsibilidade regulatória e da integração logística para viabilizar investimentos em infraestrutura no Mercosul

Nenhum projeto de infraestrutura prospera em ambientes marcados por instabilidade normativa. A afirmação é do desembargador e coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export e integrante do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Celso Peel, durante o InfraJur — Encontro de Direito de Infraestrutura da Logística, Energia e

Mineração, realizado nesta quinta-feira (14) no Mercosul Export, em Buenos Aires. Para ele, sem previsibilidade contratual e confiança institucional, o custo do capital aumenta, os investimentos recuam e o bloco perde competitividade diante dos grandes blocos econômicos internacionais.



A visão foi compartilhada pelos demais participantes do painel. Luciana Fuschini, membro do Conselho de Administração do Porto de Santos, apontou quatro pontos de intersecção que comprometem a segurança jurídica no setor portuário: a falta de modernização das leis, a dificuldade de aplicar normas num país de dimensões continentais, a corrupção sistêmica e a indefinição dos limites entre os poderes da República. Para ela, investidores conseguem navegar em mares difíceis, mas precisam de uma bússola. “Essa bússola é a segurança jurídica”, disse.

O sócio do Gallotti Advogados, Fábio Silveira, reforçou o diagnóstico. Para ele, o investidor estrangeiro aceita a regulação dura e caminhos tortuosos, desde que haja previsibilidade.

O advogado usou o STS10 como exemplo de instabilidade regulatória: o projeto acumulou posições diferentes do governo, da agência reguladora, do órgão de controle externo e da Casa Civil. “Às vezes a gente sofre de uma esquizofrenia regulatória”, afirmou.

Celso Peel defendeu ainda que os projetos de infraestrutura não podem ser tratados como política de governo.

Para ele, obras de grande porte exigem maturação longa, investimentos bilionários e planejamento que transcende mandatos presidenciais. Como exemplo, lamentou a suspensão, pelo Governo Federal, da inclusão das hidrovias dos rios Tapajós, Madeira e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização. “Infraestrutura não pode ser tratada como política de governo.

Infraestrutura deve ser tratada como política de Estado”, explicou.

Luciana também reforçou que a insegurança institucional afasta investidores. Para a especialista, quando se deixa de confiar nas instituições da República — no Judiciário, no Executivo ou no Legislativo —, a atração de capital se torna inviável.

Peel também destacou a necessidade de superar a dependência do modal rodoviário e avançar para uma visão integrada da infraestrutura regional, que inclua ferrovias, hidrovias, cabotagem e portos.

Segundo ele, os modais não competem entre si, eles se complementam. A eficiência logística nasce da integração.

Parceria

Por fim, foi anunciada a parceria estratégica entre a Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura, criada no mês passado, e o Grupo Brasil Export, com o objetivo de produzir conhecimento jurídico voltado ao setor e contribuir com projetos legislativos e regulatórios no Congresso Nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - BRASIL PODE REPETIR ERRO REGULATÓRIO DA ARGENTINA NO SETOR PORTUÁRIO, ALERTA CONSULTOR

Especialista defende que o Brasil precisa rever modelo regulatório dos portos e alerta para risco de repetir erros da Argentina ao priorizar competição interna em vez de escala

Por BEATRIZ DE CASTELA redacao.jornal@redebeneews.com.br

O consultor portuário Luiz Cláudio Montenegro, durante sua apresentação no Mercosul Export, defendeu que o Brasil ainda não possui uma identidade regulatória clara para o setor portuário e pode estar replicando um modelo que já se mostrou ineficiente em outros países, como a Argentina.

Segundo ele, a tentativa de aplicar lógicas regulatórias de outros setores, como concessões rodoviárias, ao sistema portuário cria um “Frankenstein regulatório” que não funciona na prática, já que

portos operam sob dinâmica diferente, com preços livres e forte impacto direto na competitividade do comércio exterior.



Luiz Cláudio Montenegro destacou que o setor precisa abandonar o foco excessivo em competição interna entre terminais e passar a priorizar escala e eficiência operacional

Montenegro destacou que o setor precisa abandonar o foco excessivo em competição interna entre terminais e passar a priorizar escala e eficiência operacional. Para sustentar o argumento, ele citou a experiência argentina iniciada na década de 1990, quando a concorrência foi estruturada dentro do Porto de Buenos Aires, com múltiplos terminais disputando operações.

No entanto, segundo o consultor, o modelo foi posteriormente revisto. Estudos e análises indicaram que a fragmentação reduziu ganhos de escala e eficiência, levando à conclusão de que a concorrência mais relevante ocorre entre portos, e não dentro deles.

Ao traçar um paralelo com o Brasil, Montenegro alertou que a atual discussão sobre regras regulatórias em Santos ainda segue uma lógica semelhante à adotada pela Argentina nos anos 1990, com restrições à consolidação de terminais e incentivo à competição interna.

Para ele, essa abordagem pode limitar investimentos e reduzir a capacidade operacional do principal porto brasileiro, justamente em um momento de crescimento da demanda e integração logística regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - PARA EXECUTIVO, INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA NO RS E EM SC É NEGLIGENCIADA

Debate no Mercosul Export destaca necessidade de modernização da Malha Sul e maior integração ferroviária regional

Por **BEATRIZ DE CASTELA** redacao.jornal@redebenews.com.br



O estado crítico da malha ferroviária na região Sul do Brasil foi debatido durante a dinâmica “Desafios e soluções para integração da malha ferroviária do Cone Sul” do Mercosul Export

Durante a dinâmica “Desafios e soluções para integração da malha ferroviária do Cone Sul”, realizada no Mercosul Export, nesta quinta-feira (14), o diretor comercial da Wilson Sons, Rodrigo Velho, falou sobre o estado crítico da malha ferroviária na região Sul do Brasil.

Segundo ele, os investimentos da atual concessão não foram distribuídos de forma equilibrada.

Segundo ele, a infraestrutura ferroviária em Rio Grande do Sul e Santa Catarina foi negligenciada, com investimentos insuficientes por parte da concessionária ao longo dos anos. O cenário, que já era considerado de abandono, teria se agravado após as enchentes de 2024, deixando a rede em condições precárias.

Diante da nova concessão prevista para fevereiro do próximo ano, Velho fez um alerta sobre o risco de “fatiamento” da malha ferroviária, modelo que priorizaria apenas trechos mais rentáveis da rede.

Para ele, a concessão precisa ser tratada de forma integral, com foco no desenvolvimento regional. “Se acontecer alguma coisa nesse sentido de fatiamento, é óbvio que talvez a gente tenha muita dificuldade de ter um investidor interessado em algo que está sem investimento há muito tempo e, infelizmente, sucateado e com dificuldades operacionais muito grandes”, alertou.

Como alternativa, ele citou o modelo de concessões aeroportuárias, no qual operadores de grandes terminais também assumem a gestão de unidades regionais menos lucrativas.

No contexto do Cone Sul, o diretor reforçou a importância da integração logística regional como eixo estratégico para o avanço do Mercosul. Ele destacou que o momento é oportuno para aprofundar a conexão ferroviária, especialmente diante dos avanços recentes no Uruguai, com a operação do Ferrocarril Central, e dos movimentos da Argentina em direção a uma nova concessão ferroviária.

Para Velho, o desafio vai além da infraestrutura portuária. “Precisa-se de investimentos em novos portos, isso é fato. Todo mundo discute, mas parece que só se discute isso. A chegada nos portos precisa ser cada vez mais discutida e diversificada”, pontuou.

Como solução, ele defende a ampliação da intermodalidade, integrando ferrovia, rodovia e hidrovía, para aumentar a competitividade logística regional. Entre os exemplos citados, está a dragagem da Lagoa Mirim, que poderia conectar o nordeste do Uruguai ao Porto do Rio Grande por via hidroviária. Somada a uma malha ferroviária integrada, a iniciativa consolidaria o porto gaúcho como um potencial hub rodo-ferro-portuário no Cone Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2026

BRASIL EXPORT - BRASIL LARGA NA FRENTE NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, MAS DESAFIOS PERSISTEM

Participação elevada de biocombustíveis e testes com novas alternativas colocam o país em posição estratégica no setor

Por **BEATRIZ DE CASTELA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O debate sobre transição energética ocorreu durante o painel “Energia e mineração - Desafios logísticos para distribuição e comercialização integrada” do Mercosul Export

O Brasil já ocupa uma posição de destaque na transição energética global, especialmente pela forte presença de combustíveis alternativos em sua matriz.

A avaliação é de Sergio Araujo, presidente da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), que aponta vantagens competitivas do país, mas também desafios, sobretudo no setor logístico e portuário.

O debate sobre transição energética ocorreu durante o painel “Energia e mineração - Desafios logísticos para distribuição e comercialização integrada”, dentro do Fórum Mercosul Export, nesta quinta-feira (14), em Buenos Aires, na Argentina.

“O Brasil tem uma posição privilegiada. Hoje, os principais combustíveis utilizados no país já têm uma participação bastante relevante de combustíveis alternativos. A transição (energética) já começou há algum tempo, desde o Proálcool”, disse, ao lembrar a política que incentivou o uso do etanol no país.

Atualmente, a presença de biocombustíveis é bastante significativa, com presença de 30% de etanol na gasolina consumida, e também no diesel, que possui 15% de biodiesel. O presidente da Abicom, destacou que essa base consolidada reforça o potencial brasileiro diante das mudanças globais no setor energético.

Ele também ressalta a capacidade produtiva nacional como um diferencial. “Existe uma capacidade de produção bastante relevante, e a nossa matriz energética é privilegiada”, afirmou.

Apesar dos avanços, o executivo chama atenção para os desafios que ainda precisam ser superados, especialmente no transporte marítimo.

“Não sei se os portos estão preparados, mas a indústria está com isso na pauta permanente”, reforçou. A adaptação da infraestrutura será essencial para acompanhar a evolução dos combustíveis utilizados na navegação.

Nesse sentido, novas alternativas já começam a ganhar espaço. O presidente da Abicom citou testes de navios utilizando etanol, e também existem iniciativas com hidrogênio. Essas experiências, segundo o executivo, indicam uma tendência de diversificação energética no setor, ainda em estágio inicial, mas em expansão.

O painel contou com as participações de Darlan Carvalho, presidente da LHG Mining, e Pablo Genta, presidente da Administração Nacional de Portos do Uruguai. A moderação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

TRANSPORTES – HIDROVIAS - GOVERNO REFORÇA PREPARAÇÃO DAS HIDROVIAS AMAZÔNICAS PARA PERÍODOS DE SECA

Estratégia prevê acompanhamento técnico permanente, definição prévia de dragagens e criação de painel de monitoramento em tempo real

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O MPor prepara o lançamento do Painel de Monitoramento das Hidrovias, ferramenta que permitirá acompanhar as condições de navegabilidade em diferentes regiões do país

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 hidroviária, 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - LINHA SANTANA COMPLETA UM ANO E AMPLIA CONEXÃO DO PECÉM COM A ÁSIA

Serviço marítimo movimentou mais de 103 mil TEU em 12 meses e se tornou um dos principais fluxos de contêineres do terminal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Ao longo de 12 meses, a Linha Santana registrou mais de 103 mil TEU movimentados, representando cerca de 15% de toda a movimentação de contêineres do Porto do Pecém

O Complexo do Pecém celebra o primeiro ano de operação da Linha Santana, serviço marítimo operado pela armadora MSC que consolidou uma conexão direta e regular entre o Ceará e os principais mercados da Ásia. Implantada dentro do novo ciclo de expansão comercial e

reposicionamento internacional do Porto do Pecém, a rota rapidamente se tornou um dos principais pilares da movimentação containerizada do terminal cearense.

Em apenas 12 meses de operação, o Serviço Santana alcançou resultados expressivos e já figura entre os maiores serviços em volume de movimentação do Porto do Pecém, reforçando a importância estratégica da rota para o fortalecimento do comércio exterior da região. Ao longo do período, a linha registrou mais de 103 mil TEU movimentados, representando cerca de 15% de toda a movimentação de contêineres do terminal.

De acordo com a administração do complexo, os números refletem não apenas a regularidade da operação, mas também a confiança do mercado no potencial logístico do Pecém e na capacidade do terminal de atrair grandes rotas internacionais.

Para o presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino, a consolidação da Linha Santana representa um avanço importante no processo de internacionalização do terminal cearense. “Os resultados da Linha Santana neste primeiro ano demonstram a força do Porto do Pecém como uma plataforma logística estratégica para o Brasil. Conseguimos ampliar nossa conexão com os principais mercados asiáticos, reduzir significativamente o tempo de trânsito das cargas e oferecer mais competitividade para os nossos clientes e para a economia cearense”, destaca.

Segundo ele, antes da operação da rota direta, uma carga que saía da China com destino ao Ceará podia levar até 70 dias para chegar ao estado. “As mercadorias precisavam seguir pelo Cabo da Boa Esperança (na África do Sul), realizar conexão em portos do Sudeste e depois aguardar o transporte por cabotagem até o Nordeste. Hoje temos uma operação muito mais eficiente, previsível e competitiva. Além disso, embora a importação ainda seja o principal fluxo, observamos um crescimento importante das exportações, que já representam entre 5% e 10% da movimentação da linha”, explica.

Principais produtos

A Linha Santana conecta o Pecém a importantes portos do Extremo Oriente, como China, Coreia do Sul e Singapura, além de rotas na América Central e no Caribe. Entre os principais produtos movimentados estão painéis solares, coque de petróleo, peças automotivas e cargas de transbordo destinadas ao Polo Industrial de Manaus. Na exportação, destacam-se produtos como pedras ornamentais, óleos minerais e açai.

Segundo o complexo, um dos grandes diferenciais do serviço é o forte perfil de transbordo, que representa cerca de 47% da operação. Esse movimento fortalece o Porto do Pecém como hub

logístico regional, responsável por redistribuir cargas internacionais para as regiões Norte e Nordeste de forma mais eficiente e competitiva.

Logística mais eficiente

O Complexo do Pecém informa que, além do crescimento em volume, a Linha Santana trouxe impactos logísticos relevantes para o Ceará. A conexão direta com a Ásia reduziu em aproximadamente 30 dias o tempo de trânsito das cargas destinadas ao estado, eliminando a necessidade de transbordos em portos do Sudeste e do Sul do país. O resultado é uma cadeia logística mais rápida, previsível e eficiente.

Na opinião de Max Quintino, o desempenho da rota ao longo do primeiro ano reforça o momento de crescimento vivido pelo Complexo do Pecém e a capacidade do terminal de ampliar sua presença nas grandes rotas marítimas globais. “O sucesso da Linha Santana comprova que o Pecém está preparado para receber grandes serviços internacionais de longo curso, ampliar fluxos comerciais e consolidar cada vez mais sua posição entre os principais hubs logísticos do país. Esse é o resultado de um trabalho estratégico que vem fortalecendo a competitividade e a inserção internacional do nosso complexo”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DO PARANÁ TÊM MELHOR ABRIL DA HISTÓRIA

Movimentação cresceu 11% na comparação anual, puxada principalmente pelas exportações de soja, óleos vegetais e derivados de petróleo

Da Redação redacao.jornal@redeneews.com.br



Em abril, o embarque de soja em grão aumentou 43%, os óleos vegetais 35% e os derivados de petróleo 33%

Com mais de 6 milhões de toneladas movimentadas, a Portos do Paraná registrou o melhor mês de abril de sua história, com crescimento de 11% em relação a abril de 2025. Os dados constam em relatório elaborado pela equipe de estatísticas da Diretoria de Operações Portuárias da empresa pública.

Somente em abril, o volume das exportações cresceu 16,06% na comparação com o mesmo mês do ano anterior. O embarque de soja em grão aumentou 43%, os óleos vegetais 35% e os derivados de petróleo 33%.

No acumulado entre janeiro e abril, a soja segue em alta, com crescimento de 19%. Os óleos vegetais avançaram 33%, seguidos pelas exportações de cargas containerizadas, com aumento de 9%, e pelos derivados de petróleo, com alta de 2% na comparação com os quatro primeiros meses de 2025.

As exportações de carne de frango congelada cresceram 10,5% em relação a abril de 2025. No acumulado do ano, os embarques realizados em Paranaguá representam 47,5% de todas as



exportações brasileiras do produto. Isso corresponde a mais de 834 mil toneladas enviadas para outros países.

Considerando todas as proteínas animais, o crescimento em abril foi de 8,7%, com mais de 1,1 milhão de toneladas embarcadas, principalmente para China, África do Sul, Japão e Emirados Árabes Unidos. O volume representa 38% de toda a exportação de proteína animal realizada pelo Brasil nos quatro primeiros meses de 2026.

Em abril, as importações cresceram 2,7% em relação ao mesmo mês de 2025. As cargas gerais — movimentadas fora de contêineres — registraram alta de 254%. O desembarque de trigo apresentou crescimento de 50%, seguido pelos fertilizantes (18%) e pelos contêineres (14%).

Já no acumulado dos quatro primeiros meses do ano, as importações apresentam retração de 5,8%. O resultado, porém, indica recuperação em relação aos meses de fevereiro e março, quando as movimentações de cargas vindas de outros países registraram índices ainda menores. A queda nas importações tem relação direta com o conflito no Oriente Médio.

Apesar disso, a diversidade de cargas movimentadas pelos portos de Paranaguá e Antonina garantiu estabilidade ao saldo acumulado do quadrimestre, que atingiu 22,7 milhões de toneladas, volume em linha ao registrado no mesmo período de 2025.

A movimentação de cargas rolantes como veículos, maquinários e equipamentos agrícolas também contribuiu para manter o equilíbrio operacional. Somente em abril, mais de 15,5 mil unidades foram embarcadas ou desembarcadas. Entre janeiro e abril, a movimentação totalizou 42.657 unidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - NAVIO COM 90 ÔNIBUS ELÉTRICOS CHEGA AO BRASIL

Embarcação vinda da China atracou no Porto de Vitória e deu início à logística de desembarque e transporte da nova frota para Brasília

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

A chegada ao Brasil do navio que transportava 90 ônibus elétricos fabricados pela chinesa CRRC marcou o início da fase prática da renovação da frota do transporte coletivo do Distrito Federal. A embarcação, vinda da China, atracou no Porto de Vitória, no Espírito Santo, dando início a uma operação logística de grande porte que inclui desembarque com guindastes, transporte rodoviário até Brasília e preparação da infraestrutura de recarga para os veículos.

Os ônibus partiram de Qingdao, na China, e já estavam a caminho do país desde março deste ano, quando a empresa Piracicabana avançava nas obras da nova garagem e na adaptação da estrutura necessária para receber a frota elétrica.

De acordo com a Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (Semob-DF), os ônibus serão enviados ao Distrito Federal em lotes semanais de 15 veículos. A expectativa é de que a nova frota beneficie cerca de 67 mil passageiros por dia na área 1 do sistema de transporte, atendendo trajetos entre a Rodoviária do Plano Piloto, Terminal da Asa Sul, Esplanada dos Ministérios, UnB, Setor de Autarquias, Noroeste, W3, L2 Sul e Norte e Aeroporto.

A operação no Porto de Vitória exige cuidado especial. Segundo a secretaria, os ônibus foram acomodados de forma protegida dentro do navio e precisam ser retirados individualmente com o auxílio de guindastes, devido ao espaço limitado para manobras na embarcação. Após o desembarque, os veículos permanecem em área portuária até a conclusão do processo aduaneiro.

A nova frota é composta por ônibus 100% elétricos, com capacidade para 74 passageiros. Os modelos contam com piso baixo, suspensão a ar, motor traseiro, freios ABS e sistema auxiliar de frenagem

elétrica. Os veículos também chegaram ao Brasil já adesivados e identificados com a comunicação visual do transporte público do DF.

Depois da liberação alfandegária, os ônibus seguirão para Brasília em carretas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DO RIO RECEBE 'GIGANTE' PELA PRIMEIRA VEZ

A chegada do porta-contêineres MSC Katrina, de 366 metros, confirma a capacidade de operar navios da classe New Panamax

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O MSC Katrina tem bandeira do Panamá, 48,40 metros de largura (boca) e capacidade para transportar 14.131 TEU

O Porto do Rio de Janeiro alcançou, nesta quinta-feira (14), um marco histórico para o setor portuário nacional ao receber, pela primeira vez, um navio de 366 metros de comprimento (LOA).

O navio porta-contêineres MSC Katrina atracou no terminal MultiRio, consolidando os investimentos realizados pela PortosRio na modernização da infraestrutura aquaviária do porto e reafirmando a capacidade do porto de operar os maiores navios porta-contêineres em atividade na costa da América do Sul.

Saindo do Porto de Suape (PE) e com destino ao Porto de Santos (SP), o MSC Katrina possui bandeira do Panamá, 48,40 metros de largura (boca) e capacidade para transportar 14.131 TEU. Construído em 2012, o porta-contêineres integra a classe New Panamax, composta por navios projetados para maximizar a capacidade de carga e a eficiência operacional. Embarcações dessa classe são empregadas em rotas internacionais de longo curso, conectando grandes mercados da Ásia, Europa e Américas.

Para o diretor-presidente da PortosRio, Flavio Vieira, a atracação do primeiro navio de 366 metros representa a materialização de um projeto estratégico para o futuro do Porto do Rio de Janeiro.

“A chegada desse navio simboliza um novo momento para o Porto do Rio. Esse investimento foi planejado para garantir competitividade ao porto diante das transformações do comércio marítimo internacional e do aumento contínuo do tamanho das embarcações. Hoje, o Porto do Rio está preparado para operar os maiores navios porta-contêineres que escalam a costa brasileira, fortalecendo sua posição estratégica na logística nacional e internacional.”

A operação de embarcações desse porte representa um avanço relevante para a competitividade do porto, já que navios maiores proporcionam ganhos de escala, redução de custos logísticos e aumento da eficiência das cadeias de comércio exterior.

Com a nova capacidade operacional, o Porto do Rio de Janeiro amplia sua atratividade para armadores internacionais, fortalece sua inserção em rotas globais de longo curso e consolida sua posição como um dos principais hubs logísticos do país.

Dragagem

A chegada do MSC Katrina somente foi possível após a conclusão das obras de dragagem do Canal Principal do Porto do Rio de Janeiro. Com investimento de R\$ 163 milhões realizado integralmente

pela PortosRio, a obra elevou a profundidade mínima do canal de acesso de 15 metros para 16,2 metros, permitindo um calado operacional de 15,30 metros e adequando a infraestrutura para receber navios da classe New Panamax.

Além do aprofundamento do canal, o projeto contemplou serviços de sinalização e balizamento náutico, garantindo maior segurança às manobras de embarcações de grande porte e ampliando a eficiência operacional dos terminais de contêineres do porto, MultiRio e Rio Brasil Terminal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO - MAERSK SUSPENDE OPERAÇÕES NO ESTREITO DE ORMUZ POR QUESTÕES DE SEGURANÇA

Grupo marítimo cita volatilidade persistente no Oriente Médio e interrompe temporariamente reservas terrestres em rotas da região

Do Estadão Conteúdo

A Maersk disse nesta terça-feira, 12, que, por segurança, está evitando até o momento o trânsito pelo Estreito de Ormuz, devido à volatilidade persistente no Oriente Médio. O conglomerado dinamarquês pontuou que qualquer decisão de transitar pelo estreito será baseada em avaliações contínuas de risco, monitoramento próximo da situação de segurança e orientações das autoridades e parceiros relevantes.

Em comunicado, a empresa disse observar de perto a situação em evolução no Oriente Médio, mas que as informações ainda são escassas. “A situação permanece profundamente dinâmica, sem garantia total de segurança marítima. A segurança de nossos marinheiros, embarcações e cargas continua sendo a principal prioridade da Maersk”, acrescentou.

A Maersk ainda enfatizou que é “crucial” que a liberdade de navegação seja restaurada na região e que acolhe os esforços da administração dos EUA para alcançar isso.

A gigante de transportes detalhou que está suspendendo temporariamente as reservas terrestres para cargas indo dos Emirados Árabes Unidos e Catar via porto de Jeddah e porto de Omã; cargas indo do Porto de Jeddah para os Emirados Árabes Unidos, Omã e Catar; e cargas indo de Salalah e Sohar (no Omã) para os Emirados Árabes Unidos, Arábia Saudita, Kuwait, Bahrein e Catar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - FEFAN: PETROBRAS PREVÊ ATENDER 35% DA DEMANDA

Essa é a previsão após a retomada da Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados de Camaçari, na Bahia, que se soma a outras três

Da Agência Brasil



A retomada da Fafen da Bahia se soma a outras iniciativas, incluindo a reabertura da Fafen no município de Laranjeiras, em Sergipe (foto)

A Petrobras prevê alcançar mais de um terço da demanda nacional por fertilizantes com a retomada de projetos de fabricação própria do insumo, considerado essencial para a produção agropecuária do país.

O anúncio foi feito durante visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à fábrica de fertilizantes nitrogenados na Bahia (Fafen), nesta quinta-feira (14), em Camaçari, na



região metropolitana de Salvador.

Lula estava acompanhado de representantes da estatal, ministros e do governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues. Com investimento de R\$ 100 milhões, a planta industrial foi reiniciada em janeiro de 2026, após ficar cerca de seis anos hibernada. A unidade tem capacidade de produção de 1,3 mil toneladas diárias de ureia, o que representa aproximadamente 5% da demanda nacional.

Ao mesmo tempo, estão sendo gerados 900 empregos diretos e outros 2,7 mil indiretos na região. A retomada da Fafen se soma a outras iniciativas, incluindo a reabertura da Fafen no município de Laranjeiras, em Sergipe, e da fábrica da companhia Araucária Nitrogenados S.A. (Ansa), em Araucária, na região metropolitana de Curitiba.

Uma quarta fábrica da companhia, a Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN-III), em Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, está em processo de construção, com operação prevista para iniciar em 2029.

“Com a fábrica de Mato Grosso do Sul, com a fábrica do Paraná, com a fábrica de Sergipe e com a fábrica da Bahia, nós vamos produzir 35% dos fertilizantes nitrogenados que o Brasil precisa”, destacou a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, durante a visita à Fafen em Camaçari.

Os fertilizantes nitrogenados, como ureia, são bastante usados por produtores agrícolas. Para a produção dos fertilizantes, é preciso matéria-prima resultante do gás natural, produzido pela Petrobras.

O uso de fertilizantes permite ao país produzir alimentos em grande escala e sustentar a posição de um dos maiores exportadores agrícolas do mundo.

“O Brasil é um país agrícola. O Brasil é o segundo maior produtor de alimentos. E o Brasil precisa de fertilizante. E o Brasil não pode ser importador de 90% do fertilizante que a nossa agricultura precisa. O Brasil precisa ser dono do seu nariz e produzir os fertilizantes”, afirmou Lula em discurso durante a visita.

Atualmente, o Brasil depende de importações para cerca de 85% a 90% dos fertilizantes que consome, tornando essa uma das maiores vulnerabilidades do agronegócio nacional. Essa dependência é estrutural, já que o país é o quarto maior consumidor global, responsável por cerca de 8% de todo o fertilizante utilizado no mundo.

Indústria nacional

O presidente comparou a retomada da Fafen na Bahia a outras iniciativas para impulsionar a indústria nacional, como o setor naval, com a retomada de estaleiros. Segundo ele, o Brasil abandonou atividades estratégicas ao adotar a lógica de que seria mais barato comprar no exterior do que produzir internamente.

“Produzir aqui poderia ser um pouco mais caro, é verdade. Mas a gente estaria trazendo para cá conhecimento tecnológico, a gente estaria trazendo para cá mão de obra qualificada, a gente estaria trazendo para cá pagamento de salário, a gente estaria trazendo desenvolvimento interno para que o Brasil pudesse competir”, afirmou.

O presidente também criticou a privatização de ativos públicos da Petrobras em governos anteriores, citando a venda da BR Distribuidora, ex-subsidiária da Petrobras na comercialização de derivados de petróleo.

Alienação



A empresa, que agora se chama Vibra Distribuidora, foi alienada pela Petrobras entre 2019 e 2021, no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro. Para o atual presidente, essa situação prejudicou a capacidade da Petrobras equilibrar os preços dos combustíveis vendidos nos postos.

“Você acha que eu me conformei algum dia com a venda da BR? Por que vender a BR? Ou seja, ao vender a BR, eles tiraram da Petrobras o direito de influir nos preços, na distribuição”, declarou.

Lula afirmou ainda que gostaria de ver a Petrobras voltar ao setor. “Eu tenho certeza que se a gente tiver no ritmo que a gente dá, e se vocês tiverem a vontade política, a gente vai ter uma distribuidora de gasolina outra vez”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

ENERGIA - BRASIL DESTACA MATRIZ LIMPA E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM SESSÃO DO BANCO MUNDIAL

Representantes do MME apresentaram iniciativas ligadas a hidrogênio de baixo carbono, energia offshore e reindustrialização verde

Do Estádio Conteúdo

O Ministério de Minas e Energia (MME) participou, nesta semana, de uma sessão promovida pelo Banco Mundial que reuniu iniciativas inovadoras do Energy Sector Management Assistance Program (ESMAP). O encontro serviu como espaço para troca de experiências sobre o setor energético e debateu como o Brasil pode aproveitar sua matriz energética limpa para impulsionar o desenvolvimento econômico sustentável e fortalecer a política industrial verde do país.

Representando o MME, a secretária substituta de Transição Energética e Planejamento, Lorena Perim, destacou que a matriz elétrica brasileira está entre as mais limpas do mundo, com cerca de 90% da geração de energia proveniente de fontes renováveis.

“Nesse contexto, temos trabalhado para identificar as principais referências internacionais em novas tecnologias, como o hidrogênio de baixo carbono e a energia offshore, especialmente diante dos desafios enfrentados por esses setores. A construção desse conhecimento tem contado com forte apoio de programas de assistência técnica do Banco Mundial, como o ESMAP”, afirmou.

Perim ressaltou ainda que uma das prioridades do Governo é apoiar a reindustrialização nacional, incentivando a adoção de soluções eficientes que otimizem recursos e reduzam impactos ambientais. Segundo ela, esse é um passo essencial para garantir energia competitiva em uma economia de baixo carbono.

“Entendemos que o país deve atrair e incorporar não apenas projetos de consumo em larga escala, mas também etapas da cadeia de valor industrial, de forma a ampliar os benefícios para o setor produtivo nacional”, acrescentou a secretária.

Durante o encontro, também foi apresentado o Plano Nacional de Transição Energética (Plante), atualmente em consulta pública. A iniciativa busca transformar a produção e o consumo de energia no Brasil ao longo dos próximos 30 anos. O plano de ação interministerial foi elaborado de forma participativa, com ampla contribuição do Governo, da sociedade civil e do setor produtivo, reunindo mais de 40 instituições representadas no Fórum Nacional de Transição Energética (Fonte).

A sessão também permitiu apresentar atualizações práticas sobre soluções inovadoras desenvolvidas pelo ESMAP para apoiar a jornada de transição energética dos países e enfrentar desafios relacionados à atual crise energética global.

Gás do Povo

O programa Gás do Povo foi outro ponto de destaque da programação, sendo reconhecido como uma política pública brasileira direcionada ao combate da pobreza energética. A iniciativa foi destacada aos representantes de outros países como exemplo das ações adotadas pelo Brasil na promoção do acesso ao cozimento limpo. Ao garantir a gratuidade do botijão de gás, o programa também contribui para a saúde pública, já que a substituição da lenha pelo gás de cozinha ajuda a reduzir doenças respiratórias.

Sobre o ESMAP

O Energy Sector Management Assistance Program (ESMAP) é coordenado por um Grupo Consultivo formado por representantes dos países e instituições financiadoras, sob presidência do diretor do Grupo de Práticas de Energia e Extrativismo do Banco Mundial.

O ESMAP fornece o conhecimento técnico que permite que o financiamento do Banco Mundial seja aplicado de forma estratégica, garantindo que os países não apenas instalem infraestrutura, mas criem mercados de energia sustentáveis e competitivos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

ENERGIA - ENEL SP ALEGA TRATAMENTO REGULATÓRIO DESIGUAL EM DEFESA ENVIADA À ANEEL

Empresa sustenta que metas impostas à concessionária não foram aplicadas a outras distribuidoras do país

Do Estadão Conteúdo

A Enel Distribuição São Paulo apresentou a defesa formal junto à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) no processo que avalia a caducidade da concessão. A concessionária alega “vícios” processuais, uso de critérios sem previsão regulatória e eventual “desconsideração” de elementos técnicos e fáticos relevantes. Também foi solicitada perícia técnica para embasar a decisão da reguladora. Terminou na quarta-feira, 13, o prazo para a apresentação dos argumentos contrários à extinção do contrato de 1998.

A carta de 119 páginas traz uma série de contra-argumentos, dentre eles um eventual tratamento diferenciado para a distribuidora em São Paulo que atende cerca de 8,3 milhões de clientes.

O documento diz que a Enel SP é a única distribuidora do Brasil que foi obrigada a cumprir metas para o Tempo Médio de Atendimento a Emergências (TMAE) já em 2025. Esse é o indicador que mede o tempo de resposta em ocorrências emergenciais.

Ainda de acordo com as argumentações, a Enel SP seria a única distribuidora do Brasil que tem o seu TMAE apurado de forma mensal e, além disso, seria a única concessionária que está sendo submetida “sem embasamento normativo a metas para consumidores e interrupções superiores a 24 horas”, com a ameaça da pena de caducidade.

Nesse caso, está sendo alegada a violação ao princípio da isonomia e tratamento regulatório diferente do aplicado a outras distribuidoras. Também foi mencionado que houve possível violação ao tratado Brasil-Itália sobre investimentos. A Enel SP é uma das empresas do Grupo Enel, multinacional italiana.

Com o fim do prazo de 13 de maio, os argumentos serão analisados e, após eventuais novas diligências, o processo que avalia a caducidade do contrato será votado pela diretoria colegiada. Ainda não foi informada nova data para a votação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

POLÍTICA - PF PRENDE PAI DE DANIEL VORCARO

Henrique Vorcaro é apontado como líder de uma 'milícia' pessoal do banqueiro. O grupo intimidava desafetos

Da Agência Brasil



Henrique Vorcaro foi preso na 6ª fase da Operação Compliance Zero, que investiga fraudes financeiras bilionárias envolvendo o Banco Master

Henrique Vorcaro, pai de Daniel Vorcaro, dono do antigo Banco Master, desempenhava papel central no gerenciamento do grupo denominado A Turma, apontado pela Polícia Federal (PF) como milícia pessoal do ex-banqueiro.

Nesta quinta-feira (14), Henrique foi preso na 6ª fase da Operação Compliance Zero, que investiga fraudes financeiras bilionárias envolvendo o Banco Master e a atuação de Daniel Vorcaro junto a agentes públicos.

O alvo principal da fase deflagrada hoje são os grupos denominados A Turma e Os Meninos. Segundo relatório encaminhado pela PF ao Supremo Tribunal Federal (STF), ambos eram formados por agentes que realizavam ações de monitoramento e intimidação de desafetos de Henrique e Daniel Vorcaro.

“Em síntese, o que se extrai, nesta fase, é que HENRIQUE MOURA VORCARO não apenas se beneficiava dos serviços ilícitos da Turma, mas os solicitava, os fomentava financeiramente e permanecia em contato com seus operadores mesmo após o avanço ostensivo das investigações, revelando vínculo funcional intenso, contemporâneo e indispensável à manutenção do grupo criminoso”, descreve o ministro do STF André Mendonça, que autorizou a prisão.

A existência dessa milícia pessoal foi descoberta pela PF a partir de mensagens extraídas do celular do próprio Vorcaro. As evidências sobre as atividades ilícitas do grupo se avolumaram com o avanço das investigações, incluindo conversas obtidas no celular do policial federal aposentado Marilson Roseno da Silva.

Vazamento

O material mostra que Marilson tinha papel de operacionalizar as ações de intimidação aos desafetos de Vorcaro, além de conseguir informações sigilosas sobre investigações em curso tendo como alvo Henrique e Daniel Vorcaro, mediante pagamentos a uma delegada e a um agente da própria Polícia Federal.

Lotado na superintendência da PF no Rio de Janeiro, o policial Anderson da Silva Lima “era acionado não apenas para consultas cadastrais simples, mas também para sondar investigações policiais sigilosas de interesse direto do núcleo VORCARO, inclusive mobilizando sua rede de confiança dentro da corporação”, relatou a PF.

A pedido da PF, Mendonça determinou a transferência de Marilson Roseno da Silva para o Sistema Penitenciário Federal, dado seu protagonismo e ingerência sobre A Turma. Anderson da Silva Lima também foi preso preventivamente nesta quinta.

“Marilson exerce papel de liderança no núcleo “A Turma”, em posição hierárquica elevada, sendo imprescindível a sua custódia em estabelecimento com maior rigor de fiscalização”, escreveu o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

REALIDADE X NARRATIVA

Artigo publicado pelo ministro dos Transportes, George Santoro, no início do mês, traz uma reflexão profunda e incomum para o ambiente político tradicional, ao traçar um paralelo direto entre a literatura de Graciliano Ramos e a necessidade de pragmatismo na gestão pública. Inspirado no rigor estético do escritor alagoano, Santoro critica o que chama de “substituição da realidade pela narrativa”, apontando que a administração pública contemporânea muitas vezes prioriza slogans e campanhas publicitárias em detrimento de entregas estruturais concretas.

ESTÉTICA DA EFICIÊNCIA

O cerne do argumento do ministro reside na diferenciação entre comunicação pública e propaganda política. Enquanto a primeira cumpre a função constitucional de informar e dar transparência, a segunda busca moldar percepções artificiais para encobrir gargalos históricos. Para Santoro, governos que investem excessivamente em marketing institucional enquanto obras atrasam e serviços básicos permanecem precários operam sob uma “estética da eficiência” que não se sustenta diante dos dados reais.

RECADO DADO

Com tal estratégia literária, Santoro dá seu recado, destinado à comunidade política de Alagoas, em um período de pré-campanha eleitoral.

INVESTIMENTO EM NORONHA

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, participam hoje, sexta-feira, da inauguração da primeira etapa do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Fernando de Noronha – Governador Carlos Wilson. A obra recebeu um investimento privado de R\$ 63 milhões, executado pela concessionária DIX Aeroporto Noronha, e marca um passo importante para a infraestrutura turística e logística do arquipélago.

O TERMINAL

Com a conclusão desta fase inicial, o terminal passa a contar com uma área de 3 mil metros quadrados, equipada com novos balcões de check-in e saguões de recepção mais amplos. Embora o Ministério de Portos e Aeroportos tenha destacado que o projeto foi desenhado para elevar o conforto dos usuários e a capacidade operacional do aeroporto, o comunicado oficial da pasta não detalha a estimativa do volume de passageiros adicionais que a nova estrutura poderá absorver a partir de agora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

POLÍTICA - STF APURA SE MÁRIO FRIAS DESTINOU EMENDAS PARA FILME

Justiça quer saber se o deputado mandou verba pública para produtora do filme sobre Jair Bolsonaro
Da Agência Brasil

Há mais de um mês, oficiais de justiça tentam cumprir uma determinação do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), e intimar o deputado federal Mário Frias (PL-SP) a prestar esclarecimentos sobre supostas irregularidades na destinação de emendas parlamentares a empresas da produtora artística responsável pelo filme sobre a vida do ex-presidente Jair Bolsonaro, a obra Dark Horse.

Em 21 de março, o ministro Flávio Dino deu cinco dias para o parlamentar responder à denúncia da também deputada federal Tabata Amaral (PSB-SP). Tabata acusa Frias de ter destinado ao menos R\$ 2 milhões à organização não governamental (ONG) Academia Nacional de Cultura (ANC), presidida pela empresária Karina Ferreira da Gama.



Há mais de um mês, oficiais de justiça tentam intimar Mário Frias a prestar esclarecimentos, mas ele não foi encontrado em seu gabinete

Karina também está à frente de outras entidades e empresas, como o Instituto Conhecer Brasil (ICB) e a Go Up Entertainment, responsável por produzir o filme biográfico sobre Bolsonaro, previsto para estrear nos cinemas brasileiros em meados de setembro, semanas antes do primeiro turno das eleições.

Segundo os autos da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 854, a oficial de Justiça Federal encarregada de intimar Frias esteve no gabinete do deputado, na Câmara dos Deputados, em Brasília, em ao menos três ocasiões entre março e abril. Em todas as vezes, foi atendida por assessores parlamentares que informaram que Frias estaria em São Paulo, em compromissos de campanha, e que não demonstraram “interesse em informar a agenda do parlamentar”.

Emendas

A denúncia apresentada por Tabata Amaral foi motivada por uma reportagem de dezembro de 2025, do site The Intercept Brasil. Segundo a publicação, a Academia Nacional de Cultura foi contemplada com R\$ 2,6 milhões oriundos de emendas parlamentares destinadas por deputados federais filiados ao Partido Liberal (PL), sigla do ex-presidente Bolsonaro. Além de Frias, são citados os deputados Bia Kicis e Marcos Pollon.

A partir da reportagem, Tabata sugere a formação de um grupo econômico composto por diferentes empresas e entidades atuando sob um comando único. Ela defende que isso poderia dificultar a rastreabilidade da execução da verba pública e estar indiretamente financiando produções cinematográficas de cunho ideológico.

Também intimados por Dino, Bia e Pollon entregaram ao ministro seus esclarecimentos dentro do prazo estipulado. O deputado admitiu ter destinado R\$ 1 milhão para a Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo viabilizar, por intermédio da Go Up Entertainment, “a produção da série documental intitulada Heróis Nacionais – Filhos do Brasil que não se rendem”.

Contudo, segundo o deputado, devido à “incapacidade da entidade beneficiária de cumprir requisito técnico essencial”, o projeto não avançou e ele redirecionou os recursos para a área da saúde, “especificamente em favor do Hospital de Amor de Barretos” (SP).

“A inexistência de execução afasta, por completo, qualquer hipótese de desvio de finalidade ou irregularidade material na aplicação de recursos públicos”, sustenta Pollon.

Decisão política

Bia Kicis também admitiu ter destinado R\$ 150 mil em recursos públicos para a realização da série Heróis Nacionais, citada por Pollon. E, assim como o deputado, pondera que a indicação não foi executada.

A deputada classifica a petição de Tabata Amaral como “maldosa” por, “indevidamente”, associar sua emenda “a supostas irregularidades e desvios de finalidade”, não havendo “qualquer conexão entre a emenda [parlamentar] e a obra cinematográfica Dark Horse”.

“A tentativa de realizar uma amálgama entre projetos distintos, apenas por envolverem a mesma produtora ou temas de espectro conservador, constitui um erro metodológico e jurídico grave”, argumenta a deputada.

“Leviana”

Bia Kicis refuta a “leviana alegação” de que ajudou a custear, com dinheiro público, um filme sobre Jair Bolsonaro.

“A despeito da tentativa de criminalizar a indicação orçamentária realizada por esta parlamentar, é fundamental que este Supremo Tribunal Federal analise o mérito social e econômico do projeto beneficiado, o qual reflete o compromisso deste mandato com a promoção da cultura e da história nacional brasileira”, alega a deputada, reconhecendo que, com sua emenda, além de fomentar o setor audiovisual, tomou “uma decisão política pautada pela potencialidade de geração de valor para a sociedade, especialmente no campo da educação e da economia criativa”.

Provocada pelo ministro Flávio Dino, a Advocacia da Câmara dos Deputados atestou que, do ponto de vista processual, não identificou irregularidades nas duas emendas de Mario Frias – as únicas que Tabata Amaral elencou em sua representação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

POLÍTICA - “É CASO DE POLÍCIA”, DIZ LULA SOBRE RELAÇÃO DE FLÁVIO E VORCARO

Lula se manifesta pela primeira vez sobre a revelação da conversa em que o senador cobrou valores do dono do Banco Master

Da Agência Brasil



Lula foi questionado sobre a revelação do site Intercept Brasil, mas não quis se estender sobre o tema

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quinta-feira (14) que os vínculos entre o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) e o banqueiro Daniel Vorcaro, preso por fraudes financeiras, é um caso de polícia.

A declaração foi feita em resposta ao questionamento de uma jornalista durante visita do presidente à fábrica de fertilizantes nitrogenados na Bahia, a Fafen, em Camaçari, na região metropolitana de Salvador.

“Eu não vou comentar, é um caso de polícia, não meu. Eu não sou policial, não sou procurador-geral. O caso dele é de polícia”, afirmou o presidente.

Lula se referia ao escândalo envolvendo o senador pelo Rio de Janeiro, filho do ex-presidente Jair Bolsonaro e pré-candidato ao Palácio do Planalto, revelado em reportagem do portal The Intercept Brasil.

De acordo com a publicação, Flávio articulou repasses de R\$ 134 milhões do banqueiro supostamente para financiar a realização de um filme sobre a trajetória política do pai, que governou o país entre 2019 e 2022.

O banqueiro Daniel Vorcaro está preso suspeito de liderar uma organização criminosa que praticava fraudes financeiras por meio do Banco Master, que teve sua liquidação decretada no fim do ano passado, por decisão do Banco Central (BC), após a constatação da incapacidade da instituição em honrar com os depósitos e aplicações de clientes.

Ao revelar o envolvimento entre Flávio e Vorcaro, a reportagem do Intercept divulgou um áudio do próprio senador que menciona a importância do filme sobre o pai e a necessidade do envio dos recursos para pagar “parcelas para trás”.



A reportagem revela também, com base em outras mensagens de WhatsApp vazadas, bem como em documentos e comprovantes bancários, que parte do valor teria sido pago entre fevereiro e maio de 2025.

Prisão

As últimas conversas entre ambos, mostradas pela reportagem, datam do início de novembro do ano passado, um período crítico para o Banco Master e Vorcaro.

Pouco mais de uma semana depois dessa troca de mensagens, o Banco Central decretou a liquidação do Master e a Polícia Federal (PF) prendeu o banqueiro em um dos desdobramentos da operação sobre fraudes financeiras.

Vorcaro está preso na Superintendência da PF, em Brasília, e negocia um acordo de delação premiada.

O filme estaria sendo realizado por uma produtora no exterior, com atores e equipes estrangeiros, e tem previsão de ser lançado ainda este ano.

Ainda segundo a matéria, o apoio envolve transferências internacionais de uma empresa controlada por Vorcaro a um fundo dos Estados Unidos gerido por Paulo Calixto, advogado do ex-deputado Eduardo Bolsonaro, irmão de Flávio.

Deputados federais da base no governo apresentaram uma denúncia à PF e à Receita Federal para que apurem se houve ilegalidades nas transações e se os recursos podem estar relacionados a algum tipo de propina.

Outro lado

Horas após a publicação da reportagem, nesta quarta-feira (13), Flávio Bolsonaro, que inicialmente negou a situação, acabou admitindo ter pedido o recurso e ter mantido relação com Vorcaro, mas destacou tratar-se de uma questão privada.

“Não ofereci vantagens em troca. 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”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

POLÍTICA - PRESIDENTE SE DIZ CONTRA IA NAS ELEIÇÕES

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu nesta quinta-feira (14) medidas para restringir o uso de inteligência artificial durante o período das eleições. Durante o lançamento de unidades habitacionais do programa Minha Casa, Minha Vida em Camaçari (BA), ele avaliou que a manipulação de imagens e vozes, por exemplo, pode favorecer “mentirosos”.

“Eu estava na posse do presidente do Tribunal Superior Eleitoral [ministro Nunes Marques] e ele disse assim: ‘Vou proibir inteligência artificial dois dias antes das eleições’. E eu achei maravilhoso”, contou Lula.

“O que é inteligência artificial? É a maior evolução desse mundo digital. Posso colocar a cara do Wagner, posso colocar a voz do Wagner, mas não é o Wagner. Posso colocar você fazendo uma coisa boa ou fazendo um coisa ruim”, completou.

No evento, o presidente avaliou que a inteligência artificial ajuda muito em áreas como saúde, educação, ciência e tecnologia.



“Mas, na eleição, será que é necessária? Na eleição, as pessoas têm que votar numa coisa verdadeira, de carne e osso. As pessoas não podem votar em uma mentira”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – NOTAS FRIAS NÃO SALVAM REPUTAÇÕES

O confronto público entre a Química Amparo e a Anvisa revela os limites da comunicação jurídica em tempos de crise de imagem

Há tempos uma crise de imagem não suscita tanta discussão pública como o caso que opõe a Química Amparo, fabricante de produtos da marca Ypê – detergente, lava-roupa e desinfetante - dos mais utilizados pelos consumidores brasileiros e a ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária, que determinou a suspensão da fabricação e a retirada dos produtos das gôndolas, além do recolhimento dos lotes já comercializados. A Agência alega risco sanitário, detectado durante fiscalização de rotina, quando foram constatados problemas no controle de qualidade e risco de contaminação microbiológica nos produtos, o que pode colocar em risco a saúde dos consumidores.

O que se viu depois que o caso se tornou público, foi uma troca de notas e comunicados visando conquistar os corações e mentes dos consumidores. Aparentemente, a empresa não conseguiu sensibilizar a maioria da Opinião Pública, que ainda balança bandeiras em favor da agência reguladora. A ciência, resta claro, está levando vantagem sobre as diferentes narrativas que surgiram na boca de terceiros, como alguns políticos e consumidores, que enxergam motivação ideológica na decisão da Anvisa.

Vale lembrar que apenas diretor-presidente da Anvisa e os membros de sua diretoria são indicados pelo presidente da República, todos para um mandato de cinco anos. Já o corpo técnico, assim como os das demais agências reguladoras, é formado por profissionais concursados e altamente qualificados, que raramente é alterado qualquer que seja a mudança de comando.

A reputação da Química Amparo está sendo chamuscada, não há dúvidas, mas não pela ação da Anvisa, que cumpre o seu papel na defesa da saúde pública. As imagens levadas ao ar por diferentes programas de televisão, mas principalmente pelo Fantástico, da Rede Globo, o de maior audiência do País, afundou de vez as narrativas da empresa. Aquelas imagens de equipamentos enferrujados, reaproveitamento de produtos descartados, tanques malconservados etc. foi como um míssil acertando um porta-aviões. O bate-boca apenas serviu para manter o caso em evidência na mídia, o que vem desgastando ainda mais a imagem pública da Ypê.

Um profissional competente em comunicação e gestão de crises de imagem teria estancado a sangria assim que o primeiro alerta da Anvisa aos consumidores veio a público. Um porta-voz bem treinado deveria representar a empresa e explicar a ocorrência à Opinião Pública. Sem atritar com a decisão da agência reguladora. Afinal, o caso toca a saúde dos consumidores, o que já deixa a empresa em uma posição bastante sensível. Por esta razão, a Química Amparo deveria “apoiar” a retirada dos lotes de produtos suspeitos do mercado, dizer que era um caso localizado, que estava atuando como parceira da Anvisa na investigação e que tomaria, imediatamente, todas as providências para corrigir de vez o problema. Isso tudo em respeito aos seus consumidores e à sua história, de há quase 80 anos como fabricante de produtos eficazes e seguros. Desta forma, chamaria para si a responsabilidade de “porta-voz” do caso.

Faltou empatia e solidariedade à Química Amparo. Tanto que não é raro ler nas redes sociais depoimentos raivosos consumidores descontentes com a atitude defensiva da empresa. Alguns dizem que a empresa apenas se preocupa com o seu faturamento, que não está nem aí com os consumidores. Trata-se de um exagero, porém, quando expresso publicamente em redes sociais, este exagero ganha corpo, gera engajamento e principalmente, compartilhamento, o que é muito ruim para a imagem e os negócios da empresa.

Especialistas em comunicação e gestão de crise que acompanham de perto este caso, encontram nele argumentos interessantes que, bem trabalhados, poderiam ser usados em favor da empresa. Deveriam ter separados os pontos mais sensíveis e definidos mensagens-chaves para eles, que deveriam ser colocados a pública na pessoa de um porta-voz, não por meio de notas frias, aparentemente redigidas pelo jurídico.

Todas as pessoas são divididas em “dois lados” consumidores: um consome produtos e ouve o que o marketing fala; o outro, consome ideias, ouve o institucional. Ambos os tipos interagem o tempo todo. Aliás, é deste diálogo interior que nascem os hoje populares “cancelamentos”. Foi o lado consumidor de ideias que se sensibilizou com o alerta da Anvisa e fez o lado consumidor – temporariamente - rachasse a marca Ypê. Era com este lado do consumidor que a Química Amparo também deveria falar.

Um profissional de comunicação de crise teria preparado statements para “falar” com este lado do consumidor, desenvolveria um plano estratégico para lidar com a imprensa e redes sociais. Nesse plano, o porta-voz seria um elemento crucial no processo. Afinal, não é segredo, ele é a face humana e voz da empresa e nestas horas de crise, ele que a Opinião Pública quer ouvir, para medir o seu tom, seus gestos e olhares. É por meio do porta-voz que a população sabe se a empresa está ou não dizendo a verdade. Notas e comunicados não têm este poder!

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente,

UM PROFISSIONAL COMPETENTE EM COMUNICAÇÃO E GESTÃO DE CRISES DE IMAGEM TERIA ESTANCADO A SANGRIA ASSIM QUE O PRIMEIRO ALERTA DA ANVISA AOS CONSUMIDORES VEIO A PÚBLICO. UM PORTA-VOZ BEM TREINADO DEVERIA REPRESENTAR A EMPRESA E EXPLICAR A OCORRÊNCIA À OPINIÃO PÚBLICA. SEM ATRITAR COM A DECISÃO DA AGÊNCIA REGULADORA

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI A R\$ 4,98; IBOVESPA SOBE

Em dia de alívio após instabilidade na véspera com áudio de Flávio Bolsonaro a Daniel Vercaro, mercado operou em recuperação parcial

Do Estadão Conteúdo



A cotação começou o dia em R\$ 5,02, caiu para R\$ 4,97 pela manhã e estabilizou em R\$ 4,98 no resto do dia

O mercado financeiro operou em recuperação parcial nesta quinta-feira, após a instabilidade na véspera, em meio às repercussões políticas envolvendo o senador Flávio Bolsonaro e o ex-banqueiro Daniel Vercaro. O dólar voltou a ficar abaixo de R\$ 5, e a bolsa interrompeu uma sequência de três quedas e reagiu.

No exterior, o ambiente mais favorável ao risco, impulsionado por sinais de distensão entre Estados Unidos e China, também ajudou os ativos brasileiros.

O dólar comercial encerrou esta quinta-feira vendido a R\$ 4,986, com recuo de R\$ 0,022 (-0,45%). A cotação começou o dia em R\$ 5,02, caiu para R\$ 4,97 ao longo da manhã e estabilizou-se em R\$ 4,98 no resto do dia.

A moeda estadunidense devolveu parte da forte alta registrada na quarta-feira, quando a moeda americana havia subido mais de 2% diante da piora do humor doméstico. Apesar do recuo desta quinta, a divisa ainda acumula valorização de 1,89% na semana e ganhos de 0,68% em maio.



Investidores avaliaram que a disparada da moeda na sessão anterior refletiu também realização de lucros, já que o real vinha acumulando forte valorização em 2026.

Bolsa reage

O mercado de ações reagiu. O índice Ibovespa, da B3, avançou 0,72%, aos 178.365 pontos. O Ibovespa acompanhou o desempenho positivo das bolsas de Nova York e voltou a subir após três sessões consecutivas de perdas. O índice foi sustentado principalmente pelas ações da Petrobras, com maior peso do indicador, e de bancos.

As ações ordinárias (com voto em assembleia de acionistas) da Petrobras valorizaram-se 0,82%. Os papéis preferenciais (com preferência na distribuição de dividendos) subiram 0,96%.

Apesar da recuperação desta quinta, o Ibovespa acumula queda de 3,12% na semana e de 4,78% no mês. No ano, o índice sobe 10,70%.

Cenário externo

O mercado global acompanhou sinais positivos nas conversas entre os presidentes Donald Trump e Xi Jinping. Segundo Trump, o governo chinês teria se manifestado favoravelmente à manutenção da navegação no Estreito de Ormuz, rota estratégica para o comércio global de petróleo.

Nos Estados Unidos, os principais índices acionários fecharam em alta. O desempenho foi impulsionado também por dados fortes de vendas no varejo americano, reforçando a percepção de resiliência da economia estadunidense.

Petróleo estável

O petróleo encerrou o dia em leve alta, em sessão marcada pela volatilidade causada pelas tensões no Oriente Médio.

O barril do Brent para julho, referência para as negociações internacionais, subiu 0,09%, a US\$ 105,72. O barril WTI para junho, do Texas, avançou 0,15%, a US\$ 101,17.

O mercado reagiu a relatos de que uma embarcação teria sido levada para águas iranianas próximo à costa dos Emirados Árabes Unidos, aumentando a preocupação com possíveis impactos sobre o fluxo de petróleo no Estreito de Ormuz.

Apesar das tensões, investidores também monitoram a possibilidade de aumento da produção pela Organização dos Países Produtores de Petróleo e Aliados (Opep+), em tentativa de reduzir os impactos da crise sobre a oferta global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

FINANÇAS - DESENROLA: USO DO FGTS SERÁ LIBERADO DIA 25

Nova modalidade permitirá o uso de até 20% do saldo ou até R\$ 1 mil para quitar dívidas

Da Agência Brasil

Os trabalhadores poderão consultar, a partir de 25 de maio, o saldo do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) disponível para renegociação de dívidas no Novo Desenrola Brasil, informou o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

A nova modalidade permitirá o uso de até 20% do saldo do fundo ou até R\$ 1 mil, prevalecendo o maior valor, para amortização ou quitação de débitos em atraso. A expectativa do governo é movimentar até R\$ 8,2 bilhões em recursos do FGTS por meio do programa.

Segundo o governo federal, a adesão será feita diretamente pelas instituições financeiras após autorização do trabalhador no aplicativo do FGTS. Depois da renegociação da dívida, a Caixa Econômica Federal fará a transferência dos valores diretamente aos bancos responsáveis pelos

contratos. O prazo estimado para formalização das operações é de até 30 dias após a consulta do saldo disponível.

Dez dias depois do lançamento do Desenrola 2.0, a liberação de parte do saldo do FGTS para abater dívidas ainda não está disponível porque a Caixa está adaptando os sistemas. O banco também está definindo os procedimentos operacionais para que as instituições financeiras comecem a oferecer a modalidade na renegociação de débitos.

Além da liberação do FGTS para o Novo Desenrola, o governo informou que mais de 10,5 milhões de trabalhadores receberão, em 26 de maio, valores residuais do saque-aniversário do fundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

JUSTIÇA - STF VALIDA LEI DA IGUALDADE SALARIAL ENTRE HOMENS E MULHERES

Corte julgou três ações relacionadas à norma sancionada em 2023. Uma foi a favor da lei e duas contra, entre elas a do Partido Novo

Da Agência Brasil



O placar unânime de 10 votos a 0 foi formado a partir do voto do relator, ministro Alexandre de Moraes

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta quinta-feira (14) validar a lei que garantiu igualdade salarial entre homens e mulheres. Por unanimidade, a Corte reconheceu a constitucionalidade da Lei 14.611 de 2023, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, para

obrigar as empresas a garantir a igualdade salarial entre homens e mulheres que exercem a mesma função.

A norma alterou a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) para definir que as empresas deverão pagar multa de dez vezes o valor do salário em caso de discriminação salarial por motivo de gênero.

Além disso, a lei determina a divulgação semestral de relatórios de transparência salarial por empresas com mais de 100 empregados.

Os ministros julgaram três ações: uma ação declaratória de constitucionalidade (ADC), protocolada pela Central Única dos Trabalhadores (CUT) para garantir a aplicação da lei, e duas ações diretas de inconstitucionalidade (ADI), impetradas pela Confederação Nacional de Indústria (CNI) e pelo Partido Novo contra a norma.

Votos

O placar unânime de 10 votos a 0 foi formado a partir do voto do relator, ministro Alexandre de Moraes.

O relator votou pela constitucionalidade da lei e citou a existência de diversas regras internacionais da Organização das Nações Unidas (ONU), que determinam a igualdade de remuneração entre homens e mulheres.

O ministro também ressaltou que a Constituição brasileira determina a construção de uma sociedade livre, justa e solidária.

“Não é possível a construção de uma sociedade livre, justa e solidária se houver discriminação de gênero entre mulheres e homens, sendo que mulheres são 51,5% da população brasileira”, afirmou.



Cármem Lúcia

Única ministra da Corte, Cármem Lúcia afirmou que a lei deu efetividade jurídica ao direito constitucional à igualdade, mas ponderou que a norma ainda é insuficiente. “O preconceito não passa.

O preconceito contra a mulher continua na ordem do dia da maneira mais perversa e cruel. Falo de cátedra. Todas nós mulheres passamos de uma forma ou de outra”, disse.

A ministra ainda parafraseou a escritora Carolina de Jesus e disse que “antigamente o que oprimia era a palavra calvário, agora é o salário”.

“O preconceito é no olhar, em uma palavra, no riso debochado, em um tipo de desvalor para além daquele que é escancarado”, completou.

Redpill

O ministro Flávio Dino disse que ainda há desafios para concretização dos direitos das mulheres, como o combate a discursos misóginos, entre os quais, cursos para “ensinar homens e serem homens” e ações do movimento redpill, que prega a crença de que mulheres manipulam e exploram os homens.

“Os desafios se expressam na epidemia de estupros e feminicídios, na existência da proliferação de discursos misóginos, que estão não só na internet, mas que estão também em exotismos, como cursos ensinando homens a serem homens, quando nós sabemos que, subliminarmente, o discurso é no sentido de que haveria aquilo que, por conta da obra cinematográfica Matrix, se convencionou chamar de movimento redpill. Então, seria a pílula da verdade, a mostrar que os homens estariam sendo escravizados pelas mulheres”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026

JUSTIÇA - ANÁLISE SOBRE APOSENTADORIA DE EMPREGADO PÚBLICO É SUSPensa

STF esperar a indicação do décimo primeiro ministro para finalizar o julgamento

Da Agência Brasil

O Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu o julgamento que vai decidir se empregados públicos de empresas públicas e sociedades de economias mistas devem ser aposentados compulsoriamente ao completar 75 anos.

O caso começou a ser analisado no mês passado pelo plenário virtual da Corte, mas foi interrompido, no dia 28 de abril, após o tribunal registrar maioria de votos pela aplicação da regra previdenciária. Não há prazo para a retomada do julgamento.

Apesar da maioria formada, foram registradas divergências em outros pontos que foram discutidos durante o julgamento. Diante desse cenário, a Corte decidiu esperar a indicação do décimo primeiro ministro para finalizar o julgamento. A vaga foi aberta com a aposentadoria do ministro Luís Roberto Barroso.

No mês passado, o advogado-geral da União, Jorge Messias, foi indicado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva para a vaga de Barroso, mas não teve o nome aprovado pelo Senado.

A Corte julga a validade da Emenda Constitucional 103 de 2019, a reforma da previdência aprovada durante o governo de Jair Bolsonaro. A norma passou a determinar que empregados públicos que cumpriram o tempo mínimo de contribuição previdenciária devem ser aposentados automaticamente ao completarem 75 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

SHELL TROCA COMANDO NO BRASIL, E JOÃO SANTOS ROSA SERÁ NOVO PRESIDENTE DA EMPRESA NO PAÍS

Atual CEO, Cristiano Pinto da Costa, deixa o cargo após quase 30 anos na companhia; João Santos Rosa, que lidera operação na Itália, assumirá a subsidiária brasileira

Por O Globo com agências internacionais — Rio



Caminhão da Shell — Foto: Peter Boer/Bloomberg

A Shell Brasil informou nesta sexta-feira que Cristiano Pinto da Costa deixará a presidência da companhia após quatro anos no cargo e quase 30 anos de atuação na empresa. O executivo será substituído por João Santos Rosa, atual presidente da Shell na Itália, que assumirá a função em 1º de agosto. Ele também acumulará o cargo de vice-presidente executivo para o Brasil na área global de exploração e produção de petróleo e gás natural.

Segundo a companhia, durante a gestão de Cristiano, a produção da Shell no Brasil cresceu cerca de 25%, superando 500 mil barris diários em março de 2026. O executivo também liderou a decisão final de investimento do projeto Orca, no pré-sal da Bacia de Santos, cujo primeiro óleo está previsto para 2029.

No período, a empresa ampliou de cerca de 30 para mais de 70 contratos de exploração e produção no país, incluindo áreas no Sul de Santos e Pelotas. A Shell destacou ainda o avanço dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento, hoje em cerca de US\$ 120 milhões anuais, além da expansão dos aportes sociais e em patrocínios.

Nascido em Portugal, João Santos Rosa está na Shell desde 2002 e já atuou no Reino Unido, Austrália, Holanda e Estados Unidos, com passagens pelas áreas de upstream, trading, estratégia, marketing e desenvolvimento de novos negócios. A transição entre os executivos será concluída em 1º de agosto.

Protagonismo nas operações globais

Em 2025, a Shell registrou forte queda nos pagamentos feitos a governos de países onde atua na área de exploração e produção de petróleo e gás, com o Brasil ultrapassando a Nigéria como principal destino desses recursos.

Os pagamentos a governos somaram US\$ 23,8 bilhões no ano passado, uma queda de 15% em relação ao ano anterior, informou a gigante de energia sediada em Londres em relatório divulgado nesta quinta-feira. O recuo foi puxado principalmente pela Nigéria, onde os pagamentos caíram mais da metade, para cerca de US\$ 2 bilhões, à medida que a Shell reduziu sua produção em áreas terrestres no país.

Os pagamentos da Shell ao Brasil cresceram cerca de 15% em relação ao ano anterior, para aproximadamente US\$ 4,25 bilhões, impulsionados pelo aumento da produção em campos offshore de alta produtividade. O movimento reflete a estratégia das grandes petroleiras de priorizar ativos mais rentáveis e com maior estabilidade operacional.

Outras empresas também ampliam presença no país. A TotalEnergies aumentou recentemente sua participação no campo de Lapa, enquanto a Exxon Mobil expande a produção do projeto Bacalhau. Já a BP firmou ter realizado sua maior descoberta em 25 anos em águas brasileiras.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2026

BRASIL SOBERANO 2: BNDES SOMARÁ R\$ 21 BI PARA EMPRESAS AFETADAS POR TARIFAÇÃO DE TRUMP E GUERRA NO IRÃ

Banco de fomento reabre canal para firmas pedirem crédito emergencial. Veja como acessar
Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Navio atracado no Porto de Santos, principal saída das exportações do Brasil — Foto: Jonne Roriz/Bloomberg

A segunda edição do Brasil Soberano, socorro do governo federal para empresas que saíram perdendo com o tarifaço dos EUA sobre as exportações brasileiras, terá R\$ 21 bilhões, segundo o BNDES, operador financeiro do programa.

O protocolo para as empresas interessadas pedirem os empréstimos está aberto a partir desta sexta-feira.

O Brasil Soberano 2 foi anunciado em março, com R\$ 15 bilhões oriundos do FGE, fundo federal que garante o crédito ao comércio exterior, e já foi utilizado na primeira edição do programa, encerrada em meados de dezembro passado. O total chegará a R\$ 21 bilhões porque o BNDES disponibilizará mais R\$ 6 bilhões em recursos próprios, informou o banco em nota.

Escopo ampliado

Uma das novidades da segunda edição do Brasil Soberano é a ampliação do escopo. Além de empresas afetadas negativamente pelo tarifaço de Donald Trump, serão elegíveis aos financiamentos “empresas brasileiras exportadoras e aquelas relevantes para a balança comercial nacional em meio a razões geopolíticas e de instabilidade internacional”, incluindo aí as companhias que tenham sido atingidos negativamente também pela guerra no Oriente Médio, diz a nota do BNDES.

De acordo com o presidente do banco de fomento, Aloizio Mercadante, “o BNDES está, novamente, pronto para apoiar as empresas brasileiras neste momento de instabilidade por severas restrições no comércio internacional, adicionando R\$ 6 bilhões ao apoio já anunciado”.

“Cabe ao Estado agir para preservar empregos, sustentar a produção nacional e garantir competitividade no mercado global”, afirma Mercadante, em nota divulgada pelo banco.

Entenda os grupos elegíveis

Três grupos de empresas têm direito ao crédito, informou o BNDES, citando a portaria publicada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). São eles:

- Empresas exportadoras de bem industriais e seus fornecedores: estão incluídas as firmas afetadas pelas medidas tarifárias impostas pelos EUA, cujo faturamento bruto com exportações representou 5% ou mais do valor apurado no período de 12 meses entre 1º de agosto de 2024 a 31 de julho de 2025. São empresas dos setores do aço, cobre, alumínio, automotivo e de moveleiro, conforme o BNDES.
- Empresas de setores industriais de média-baixa, média-alta ou alta intensidade tecnológica: abrangem as firmas com relevância na balança comercial brasileira, assim como aqueles setores identificados para adaptação ou modernização produtiva em função de acordos comerciais, ou



identificados como estratégicos para a transição para uma economia de baixo carbono. Estão nesse grupo empresas do ramo têxtil, químico, farmacêutico, automotivo, máquinas e equipamentos eletrônicos e de informática, além de borracha e minerais críticos, informou o BNDES.

- Empresas exportadoras de bens industriais, e seus fornecedores, para países do Oriente Médio: inclui firmas que exportem para países como Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Emirados Árabes Unidos, Irã, Iraque, Kuwait e Omã, cujo faturamento bruto com exportações represente 5% ou mais do valor apurado no período de 12 meses entre 1º de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2025, segundo o BNDES.

Acesso ao crédito

Para solicitar acesso ao crédito, as empresas do primeiro e do terceiro grupo devem verificar a elegibilidade, acessando este link.

Segundo o BNDES, os interessados precisarão se autenticar, utilizando a plataforma Gov.br, exclusivamente por meio do certificado digital da empresa. “Após a autenticação, o sistema informará se a empresa é elegível e quais linhas poderão ser solicitadas”, diz a nota do banco de fomento.

Uma vez confirmada a elegibilidade, empresas de menor porte podem solicitar os empréstimos via os bancos comerciais com os quais já tenham relacionamento. No caso das grandes companhias — com faturamento anual acima de R\$ 300 milhões, conforme os critérios do BNDES —, também é possível procurar diretamente a instituição de fomento.

As empresas do segundo grupo, independentemente da verificação de elegibilidade, já podem solicitar os empréstimos, indiretamente via bancos comerciais ou diretamente no BNDES.

Linhas de crédito

De acordo com a medida provisória que reabriu o Brasil Soberano, em março, a segunda edição do programa ofertará linhas de crédito dos seguintes tipos:

- Financiamento a capital de giro;
- Financiamento a capital de giro destinado à produção para exportação;
- Financiamento para a aquisição de bem de capital;
- Financiamento a investimentos para ampliação da capacidade produtiva ou o adensamento da cadeia de produção, adaptação de atividade produtiva, e em inovação tecnológica ou adaptação de produtos, serviços e processos.

Condições de crédito

Para operacionalizar o Brasil Soberano 2, o BNDES criou quatro linhas de crédito para atender as empresas:

- Giro Exportação (grupos 1 e 3): taxa de 1,2% ao mês, prazo de 60 meses, com até 12 de carência. Valor máximo de R\$ 50 milhões.
- Giro (grupos 1 e 3): taxa de 1,35% ao mês para grandes empresas e 1,2% ao mês para MPME (com faturamento anual de até R\$ 300 milhões). Prazo de 60 meses, com até 12 de carência. Valor máximo de R\$ 50 milhões.
- Bens de capital (todos os grupos): taxa de 1,18% ao mês, prazo de 60 meses, com até 12 de carência. Valor máximo de R\$ 50 milhões.
- Investimento (todos os grupos): taxa de 1,06% ao mês, prazo de 240 meses, com até 48 de carência. Valor máximo de R\$ 50 milhões.

Primeira edição aprovou menos da metade do valor disponível

O Brasil Soberano foi lançado em agosto passado, com um total de R\$ 40 bilhões, e começou a operar em setembro. Do total de recursos, R\$ 30 bilhões vieram do FGE e R\$ 10 bilhões de recursos próprios do BNDES.

O banco de fomento é o gestor do FGE, criado em 1997, como parte do sistema nacional de financiamento ao comércio exterior, posto de pé no governo Fernando Henrique Cardoso (PSDB). O FGE serve para cobrir o Seguro de Crédito à Exportação (SCE), que garante os financiamentos às exportações de bens e serviços.

Quando a primeira edição do Brasil Soberano foi anunciada, o FGE tinham mais de R\$ 50 bilhões em patrimônio.

Apesar das cifras bilionárias, os empréstimos aprovados até meados de dezembro somaram R\$ 16,2 bilhões, menos da metade do valor total disponível. A primeira edição do programa se encerrou porque a MP que o criou perdeu a validade, já que não foi convertida em lei pelo Congresso entro do prazo previsto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2026

MINERAIS CRÍTICOS: CONSELHO PARA ANALISAR VENDA DE MINERADORAS PODE SOFRER MUDANÇA NO SENADO

Setor manifesta preocupação com intervenção estatal e possível taxação

Por Bernardo Lima — Brasília



Lítio refinado empilhado — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

A criação de um conselho para decidir sobre operações de compra e venda no setor de minerais críticos pode sofrer alterações no Senado, que vai analisar o sobre o projeto que cria uma política nacional para a exploração de terras-raras.

O texto foi aprovado na Câmara na semana passada, no embalo das discussões internacionais sobre o tema e às vésperas do encontro entre os presidentes Lula e Donald Trump. O projeto ainda

aguarda despacho no Senado, onde um relator ainda deve ser escolhido. A tendência é que a proposta seja pautada na semana que vem.

A criação de um conselho, que será responsável por analisar previamente operações do setor, deve ser ponto central de discussão no Senado. A pauta é sensível sobretudo à base da oposição, que vê risco de intervenção estatal no mercado, principalmente após parlamentares do governo tentarem inserir a criação de uma estatal no texto da Câmara.

Senadores da base ouvidos pelo GLOBO afirmam que pode haver espaço para flexibilização das regras propostas para o conselho. No entanto, há um consenso de que não se abrirá mão da criação do colegiado.

Segundo o texto aprovado na Câmara, o Conselho Especial de Minerais Críticos e Estratégicos (CMCE) fará análise prévia de operações societárias que resultem em transferência de controle, acordos e parcerias internacionais e cessão de ativos minerais críticos pertencentes à União. O órgão seria responsável, por exemplo, pela avaliação da compra recente da mineradora Serra Verde pela empresa americana Rare Earths, por R\$ 2,8 bilhões.

Outra pauta que deve entrar para o debate é a criação de mecanismos de previsibilidade de preços para os minerais críticos, como pisos de venda e estoque regulatório. Em países como Estados Unidos, são adotados pisos para a venda dos minérios. O modelo funciona como uma proteção contra oscilações do mercado, garantindo o valor de venda fixado previamente em contrato.



Além disso, o setor já tem se mobilizado contra uma possível taxaço. O texto não define sobre o tema explicitamente, mas cria a possibilidade de o governo estabelecer imposto sobre exportação pontualmente para alguns minerais.

Pablo Cesário, presidente do Ibram — que reúne as empresas produtoras do setor de mineração no país —, defende que o texto não deve avançar demais sobre o controle estatal. Segundo ele, há um receio em relação à análise do Conselho acontecer previamente às operações e com a redação ampla do artigo do projeto que prevê a medida.

— Se intervir demais, ameaça a previsibilidade, e isso pode ter um efeito eventualmente até desastroso sobre a atratividade do setor. Então, existe uma discussão que precisa ser feita, que já começou na Câmara, mas eu tenho clareza que o Senado vai avançar na questão do conselho. Precisamos achar um meio termo entre atrair os investimentos e ter uma proteção da soberania — disse.

Competição internacional

A pauta é preciosa para a diplomacia do governo brasileiro, e foi aprovada na véspera da viagem do presidente Lula para se reunir com o presidente Donald Trump. Lula chegou a agradecer pela aprovação do texto ao presidente da Câmara, Hugo Motta, e ao relator do texto, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP).

A China é o maior produtor desses materiais no mundo. Por isso, o tema é de interesse da agenda dos Estados Unidos com o Brasil, já que o país tenta ampliar o acesso a esses produtos.

Incentivos fiscais

O projeto no Congresso cria regras para o setor e busca incentivar a indústria nacional na exploração dos minerais críticos.

O projeto prevê limitações à exportação de minerais brutos sem processamento e cria um sistema de incentivos fiscais progressivos. Ou seja, quanto mais a empresa avança nas etapas de beneficiamento dentro do Brasil, maiores os benefícios que recebe.

A proposta prevê créditos fiscais de até 20% dos valores pagos pelos projetos contemplados, com limite anual de R\$ 1 bilhão entre 2030 e 2034. Como forma de incentivar o tratamento dos produtos no país, a concessão dos créditos terá percentual variável conforme o nível de agregação de valor promovido no país.

O projeto também cria um fundo garantidor para facilitar a concessão de créditos para a atividade mineral, com capacidade de até R\$ 5 bilhões. A União participará com limite de R\$ 2 bilhões e o fundo será administrado por uma instituição financeira federal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2026

MARINHA DO BRASIL FAZ RESGATE DE FILIPINO EM NAVIO MERCANTE EM NATAL; VÍDEO

Jovem de 23 anos sofreu uma emergência médica e precisou realizar uma evacuação da embarcação
Por O Globo — Rio de Janeiro

O Serviço de Busca e Salvamento do Nordeste (Salvamar Nordeste), ligado à Marinha Brasileira, realizou nesta sexta-feira um processo de resgate de um tripulante filipino de 23 anos que estava em um navio mercante em Natal (RN). O homem, que teve uma emergência médica, estava em uma

embarcação que navegava a uma velocidade de 200 milhas náuticas, mais de 300 quilômetros por hora.



Foto: Divulgação/Marinha Brasileira

A situação começou ainda na noite de ontem (14), quando Iann Mark Pecson — que estava a bordo do navio "Aal Kembla" começou a sentir alterações em sua saúde. O jovem apresentava respiração acelerada e falta de ar, junto a uma tosse com sangue. Constatada a situação, a equipe do Salvamar Nordeste foi acionada para realizar atendimento por meio de telemedicina.

Ao chegar em terra firme, o filipino foi encaminhado para uma unidade hospitalar —

Filipino de 23 anos é resgatado de embarcação mercante em Natal (RN)

Após o contato, o médico responsável indicou a suspeita de um caso de tuberculose, o que demandava evacuação imediata de Pecson da embarcação. Diante do caso, foi acionado o protocolo de evacuação médica (EVAM).

Para realizar a retirada do filipino, o navio recebeu instruções para se direcionar para o porto de Natal. Com o apoio da Força Aérea Brasileira, responsável pelo uso da aeronave H-36 "Caracal", utilizada para retirar Iann Mark do navio. A aeronave, que se encontrava em Salvador (BA), decolou durante a madrugada em direção a Natal. O resgate ocorreu a cerca de 210 quilômetros da capital potiguar.

Ao chegar em terra firme, o enfermo foi enviado para uma unidade hospitalar. A reportagem do GLOBO tentou contato para atualizações do estado de saúde de Pecson, mas não obteve retorno.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

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: 15/05/2026

‘TEMOS UMA TEMPESTADE PERFEITA NO AGRO COM VÁRIOS ALERTAS PISCANDO AO MESMO TEMPO’, DIZ MINISTRO

André de Paula afirma que crédito rural, renegociação de dívidas e abertura de mercados serão prioridades diante da crise provocada por juros altos, guerra no Oriente Médio e queda das commodities

Por Isadora Duarte (Broadcast)



Foto: WILTON JUNIOR

Entrevista com André de Paula - Ministro da Agricultura

BRASÍLIA - Há 45 dias à frente do Ministério da Agricultura, o ministro André de Paula assume a pasta em um dos momentos mais adversos do agronegócio, que enfrenta a chamada tempestade perfeita. “Há uma conjunção de fatores externos e internos, como os impactos da guerra do Irã, endividamento elevado do produtor, alta do custo dos insumos, baixa nos preços das commodities, necessidade de seguro”, detalhou.

Ele conta que ex-ministros chegaram a dizer que não gostariam de estar em seu lugar dado o tamanho do desafio. “Todos sabem que o desafio é muito grande”, disse em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast Agro.

De Paula tem no crédito, no seguro rural e nas aberturas de mercado as prioridades da sua gestão. O ministro promete um mandato de continuidade neste momento de conclusão do governo Lula 3 e de diálogo contínuo com o setor agropecuário. “As preocupações são as mesmas. Já os desafios são aqueles que prevemos e os que se apresentam adicionalmente todos os dias”, disse De Paula, pouco antes de ser surpreendido pela retirada do Brasil da lista de exportadores de proteínas animais à União Europeia.

No diagnóstico feito a partir de conversas com representantes do setor, estabeleceu-se o enfrentamento ao endividamento rural e um Plano Safra robusto, principal política pública de crédito rural, como medidas emergenciais. “Vamos trabalhar para que possamos ter juros de um dígito para a próxima safra e defender uma atenção especial à renegociação das dívidas rurais, que será pressuposto para o sucesso do Plano Safra”, afirmou. Na área internacional, a meta é alcançar 700 aberturas de mercado para produtos agropecuários nacionais até o fim do ano; hoje são 612.

Um dos objetivos do ministro é estabelecer uma interlocução estreita com o setor agropecuário tanto para entender as demandas quanto para a construção de soluções. Ele quer aproveitar a experiência de deputado federal por seis mandatos para ser o ministro “de portas sempre abertas” e “disposto a ouvir”. Para tal, De Paula já percorreu uma série de entidades ligadas ao agronegócio, como a Sociedade Rural Brasileira (SRB), a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), o Conselho Superior do Agronegócio (Cosag) da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e já participou da tradicional reunião-almoço da Frente Parlamentar da Agropecuária.

De Paula defende as políticas do governo Lula para o setor e diz que o agronegócio é uma das prioridades do presidente. “Ao fim dessa caminhada, se eu puder ter sido um ministro que contribuiu para que o setor se aproximasse do governo e para que o governo tenha capacidade de envolver ainda mais o setor, acho que haverá uma boa avaliação”, observou.

Veja abaixo os principais trechos da entrevista:

Como o senhor avalia seu primeiro mês à frente do Ministério da Agricultura? Quais são os principais desafios? E as prioridades definidas diante deles?

As prioridades seguem as mesmas, porque estamos falando da conclusão de um governo que já tem três anos e quatro meses. As preocupações, as prioridades e a equipe continuam as mesmas. Já os desafios se apresentam adicionalmente todos os dias. E há uma série de desafios. Nas visitas que fiz, o diagnóstico é sempre o mesmo seja no Norte, no Nordeste, no Sul, no Sudeste, seja na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), seja na Sociedade Rural Brasileira, seja na Agrishow.

E qual é essa pauta diante do diagnóstico apresentado pelo setor?

Neste momento, trabalhamos o Plano Safra. A intenção é construir um plano robusto do ponto de vista numérico com taxas de juros que possam permitir que os recursos disponibilizados se tornem acessíveis à maioria dos produtores. A renegociação das dívidas rurais é outra pauta porque é pressuposto para o sucesso do Plano Safra. Sem uma atenção especial ao endividamento, teremos menos produtores que podem se habilitar ao Plano Safra. Esse é um desafio presente, porque é uma questão que imaginamos que, tecnicamente, possa estar resolvida na metade do mês de junho para que ele possa ser anunciado no início de julho.



É um tema discutido de forma muito transversal dentro do governo entre o Ministério da Agricultura e Pecuária, o Ministério da Fazenda e a Casa Civil, para que essas ações possam ser compatibilizadas com a disponibilidade e a realidade do governo. Ao final, a decisão cabe ao presidente da República.

André de Paula: 'A renegociação das dívidas rurais é outra pauta porque é pressuposto para o sucesso do Plano Safra' Foto: Wilton Junior/Estadão

Na área internacional, o desafio continua sendo abrir novos mercados para produtos agropecuários brasileiros. Chegamos aqui com 555 mercados abertos na gestão do ministro Carlos Fávaro, alcançamos 612 e temos o objetivo de chegar ao fim deste ano com 700 novos mercados abertos.

O senhor percorreu autarquias, recebeu uma série de representantes de entidades do agronegócio em apenas 30 dias. Qual foi a fotografia da conjuntura do setor?

Ouvi até dos maiores adversários do ponto de vista político do governo frases como 'o desafio do senhor é enorme' ou 'eu não gostaria de estar no seu lugar'. Eu discordo. Há uma percepção de todos de que temos um momento desafiador, que vai desde os desafios que são inerentes à própria atividade da agricultura, de grande risco climático, a uma conjunção de fatores externos e internos — como os impactos da guerra do Irã, endividamento elevado do produtor, alta do custo dos insumos, baixa nos preços das commodities, necessidade de um seguro. Todos sabem que o desafio é muito grande. A senadora Tereza Cristina (PP-MS) cunhou um termo de que o setor está vivendo a tempestade perfeita, porque são vários fatores de uma mesma equação, todos com sinal de alerta piscando.

Ao mesmo tempo, a vida do produtor rural sempre foi de muitos desafios. E os resultados seguem sendo muito positivos, por exemplo, com crescimento das exportações, que subiram 11,7% em abril deste ano frente a abril do ano passado, mesmo com os impactos decorrentes do conflito no Irã. Apesar de todas as dificuldades, esses números mostram que o setor é capaz de se superar. É um setor muito pujante, que se mostra muito resiliente e que compreende que precisa ser cada vez mais competitivo e com atenção à sustentabilidade. O Brasil hoje tem respeito internacional e conquista todas essas aberturas de mercado porque joga dentro das quatro linhas, sem se socorrer de qualquer tipo de ardil para evitar concorrência. Além disso, há envolvimento pessoal do presidente Lula com o tema.

Dadas essas prioridades citadas, o sr. acredita que a resistência do agronegócio com o governo Lula pode diminuir até o fim deste ano em relação à vista no início do atual mandato?

O presidente Lula vai disputar uma reeleição, processo em que há um julgamento do governo, avaliação das ações do governo. As prioridades de um governo não são identificadas apenas nas palavras do seu líder, mas, sobretudo, no espaço orçamentário que o governo dá a essa atividade. E aqui podemos citar a Embrapa, que encontramos com orçamento de R\$ 167 milhões para investimento em pesquisa e saltou para R\$ 460 milhões, foi incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e recebeu novo concurso público para o seu quadro. Nos biocombustíveis, o governo elevou as misturas obrigatórias de etanol de E27 para E30, que vai virar E32, e de biodiesel de B10 para B15, que vai virar B16. O resultado será visto nas urnas, mas há muitos números para



mostrarmos. O governo do presidente Lula tem muito o que mostrar aqui no agro, e isso tem ainda maior realce porque algumas pessoas podiam imaginar que o presidente Lula não desse atenção ao setor. E ele nunca deixou de ter a clareza da importância estratégica que o setor tem para o Brasil, o que sempre foi prioridade para o presidente.

Uma das principais medidas deste primeiro semestre é o anúncio do Plano Safra. Dada a conjuntura de restrição orçamentária e queda de juros menor que o esperado, qual será o Plano Safra possível? É possível aumentar o volume de recursos — foram R\$ 516,2 bilhões para a agricultura empresarial no último ciclo — e reduzir juros?

A nossa proposta é um Plano Safra mais vigoroso ainda do que já apresentamos nos três primeiros anos. O desafio do momento é a taxa de juros, algo que causa indignação ao presidente Lula há muitos anos. Vamos trabalhar para que possamos ter taxa de juros de um dígito. A proposta do Ministério da Agricultura, que será discutida com Fazenda e Casa Civil, reflete o sentimento do produtor rural, dos parlamentares e das entidades setoriais. Vamos defender o enfrentamento do endividamento, um juro que seja o menor possível que possibilite o maior acesso possível aos recursos disponibilizados, um plano consistente e o seguro rural. Os números serão apresentados pelo presidente Lula.

O sr. esteve com a Frente Parlamentar da Agropecuária e falou em inaugurar uma nova fase na relação com a bancada, que tem sido uma das vozes críticas ao governo. Como essa interlocução tem avançado?

Compreendo que um ministro é um advogado que o presidente contrata para, no âmbito do seu governo, fazer a defesa dos interesses daquele setor. Então, o ministro não tem de ter preocupação em relação a, em alguns momentos, ter um enfrentamento com outras pastas porque está cumprindo seu papel. Agora, nunca me verão falando mal do meu governo. Enquanto eu estiver dentro do governo, a minha briga é dentro do governo. Quanto às críticas, sei que elas virão. É muito importante ouvir as críticas do setor para ter capacidade de promover correções. Isso é um ativo que me permite receber os parlamentares, avaliar com a equipe o que está sendo feito e o que pode ser corrigido. No período em que eu estiver à frente do ministério, mais ouvirei do que falarei. Já tenho maturidade suficiente para entender que no governo a gente não trabalha com o ideal, mas sim com o possível.

Apesar de ter assumido o ministério com prazo de gestão exíguo, qual legado o sr. quer deixar à frente da pasta? Qual será sua marca?

Ao final dessa caminhada, se puder ter sido um ministro que contribuiu para que o setor se aproximasse do governo, para que o setor se envolvesse nas decisões do governo, para que o governo tivesse uma capacidade de envolver ainda mais o setor, acho que a haverá uma boa avaliação. Passado esse primeiro mês, é muito perceptível neste momento, dada a dimensão dos desafios, a importância da relação do Ministério com os parlamentares e com o Congresso Nacional. Um ministro com o perfil político como o meu termina sendo um ministro que está no momento certo, no lugar certo. Temos muitos desafios que passam por aprovar alguns projetos e pactuar construções que se adequem às circunstâncias do governo, como na renegociação das dívidas rurais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2026

FUNDOS QUE COMPRAM EMPRESAS TÊM O PIOR TRIMESTRE DOS ÚLTIMOS QUATRO ANOS

Vender as empresas em carteira é uma das dificuldades, mas não só por aqui, já a elevada taxa de juros é um complicador bem brasileiro

Por Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Cynthia Declodt (Broadcast)

Os fundos que compram participação em empresas, conhecidos como private equities tiveram um primeiro trimestre difícil. Foram fechados 10 negócios, na comparação com 17 no mesmo período do ano passado, de acordo com dados exclusivos passados à Coluna pela Associação Brasileira de Private Equity e Venture Capital (ABVCap).

Dos últimos quatro anos, foi o menor nível trimestral. Em valores, os negócios fechados pelos fundos movimentaram pouco mais de R\$ 700 milhões, ante R\$ 6,6 bilhões no mesmo período do ano passado. Mas a comparação por dinheiro movimentado é mais complicada, porque há operações cujos números não são revelados - das 10 deste ano, só três tiveram valores públicos.



Terminal de GNL em Santos é um dos principais ativos no portfólio da Edge, controlada pela Compass Foto: Compass/Divulgação

Em venture capital, os fundos que compram empresas mais jovens, como as startups e fintechs, fizeram 17 negócios, com investimentos de R\$ 900 milhões. No primeiro trimestre 2025, foram 25 operações, que somaram R\$ 1,5 bilhão. “Foi um trimestre difícil, desafiador”, disse a presidente da ABVCap, Priscila Rodrigues.

E ela cita alguns fatores que agiram ao mesmo tempo para desestimular negócios. O principal é que os fundos não estão conseguindo vender as empresas que já têm em suas carteiras, um fenômeno não só do Brasil, mas global, explicado pelas taxas de juros elevadas. Por isso, não sobra espaço para investir em novas companhias.

Muitas companhias já estão nas carteiras dos fundos há anos, e precisam ser vendidas para devolver o dinheiro aos investidores, que aumentaram a pressão pela reciclagem dos ativos, comenta Priscila. Mas com valores dos ativos baixos, os fundos ficam relutantes em se desfazer dos negócios. “Taxas de juros altas levam a expectativa de menor valuation das companhias”, disse ela, ressaltando que quanto maior a taxa de juros, maior a taxa de desconto e menor o valor das empresas.

Os cortes da taxa básica em 2026 têm se dado em ritmo menos intenso do que se esperava. “Hoje, tem uma visão mais consensual de que os juros não vão cair agora no patamar esperado”, disse a presidente da ABVCap.

Cenário

Além disso, o mercado de ações, que é outra forma dos fundos venderem suas empresas, está voltando ainda de forma muito gradual. Na segunda-feira, 11, a Compass estreou na B3 após fazer a primeira oferta inicial de ações (IPO, em inglês) no Brasil em quase 5 anos.

E o fato de 2026 ser ano eleitoral também não ajuda. “Ano de eleição sempre cria um compasso de espera, com os fundos preferindo esperar para ver o que vai acontecer.” E uma das maiores dúvidas dos fundos e investidores é qual será o plano econômico do presidente eleito.

Nesse ambiente, a gestora que tem muita empresa na carteira fica monitorando o mercado, mas não faz novas alocações. Outras esperam as vendas de empresas para fazer novas captações e outras têm dinheiro para investir, mas não encontram negócio no preço que julgam correto, resume a presidente da ABVCap.

Os próprios investidores estrangeiros esperam melhor visibilidade para alocar recursos em projetos de mais longo prazo, e não só na B3. Para Priscila, se houver visibilidade de melhora da política econômica nos próximos anos e a expectativa de mais cortes de juros, os negócios tendem a melhorar, nas vendas de empresas e nas novas aquisições, e inclusive na atração de recursos de estrangeiros. “Hoje há pouca visibilidade de queda dos juros na velocidade e nos níveis interessantes para o setor nos próximos 12 meses”, disse ela. “Tenho expectativa que em 2027 vamos ver alguma melhora.”

O crescente número de empresas com problemas financeiros, como a Toky, a mais nova companhia a recorrer este ano a uma recuperação judicial, é mais um fator que ajuda a explicar o baixo volume de transações dos fundos no primeiro trimestre, avalia Priscila.

Gestoras que tem essas empresas em carteira primeiro vão arrumar a casa, resolvendo o problema das dívidas, para depois vender. “O ambiente de taxa de juros reais muito altas acaba estrangulando o balanço das empresas. E muitas dessas empresas são compradoras de empresas dos fundos.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2026

ASSOCIAÇÃO DE PETROLEIRAS ACIONA STF CONTRA IMPOSTO COBRADO EM MP QUE CADUCOU

Empresas pedem reconhecimento da inconstitucionalidade das decisões que validaram cobrança e a possibilidade de recuperação dos valores recolhidos durante o período de vigência da norma

Por Mariana Ribas (Broadcast)

A Associação Brasileira de Empresas de Exploração e de Produção de Petróleo e Gás (Abep) acionou o Supremo Tribunal Federal (STF) para questionar a cobrança de Imposto sobre Exportação (IE) sobre as remessas de petróleo bruto durante a vigência da Medida Provisória nº 1.163, de 2023. A norma caducou no Congresso Nacional e perdeu os efeitos antes de se tornar lei.

A MP, em seu artigo 7º, estabeleceu em 9,2% a alíquota a incidir sobre a exportação de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos — que não recolhiam o imposto antes. Com isso, a entidade ajuizou a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, pedindo a reforma de um conjunto de decisões judiciais que validaram a cobrança do imposto mesmo após a MP ter caducado, em junho de 2023.

O artigo 150 da Constituição exclui o IE da anterioridade anual e nonagesimal, princípio que veda a entrada em vigor de medidas que aumentem tributos dentro de um ano ou 90 dias. A Abep afirma que o Executivo manifestou seu objetivo arrecadatório na justificativa da MP e que, por isso, haveria um desvio de finalidade que faria com que devesse ser respeitada a anterioridade (o que não aconteceu e a cobrança durante a vigência foi realizada).



Com escalada da guerra no Oriente Médio, foi editada Medida Provisória que estabelece o Imposto de Exportação sobre o petróleo bruto
Foto: Fabio Motta/Estadão

Com isso, a associação pede não só o reconhecimento da inconstitucionalidade das decisões que validaram a cobrança da MP, como pede a possibilidade de recuperação dos valores recolhidos durante o período de vigência da norma.

Pedro Grillo, sócio do Brigagão Duque Estrada Advogados, explica que a grande questão que a ação coloca para o STF é se basta rotular o tributo como Imposto de Exportação para afastar a anterioridade ou se o Judiciário pode examinar a finalidade econômica concreta da medida. “O debate ganha especial relevância no cenário atual, diante da retomada de iniciativas de tributação das exportações de petróleo bruto e da possibilidade de utilização recorrente do Imposto de Exportação como instrumento de compensação fiscal”, diz.

Com a escalada da guerra no Irã e Oriente Médio, foi editada a Medida Provisória nº 1.340/2026, que estabelece o Imposto de Exportação sobre o petróleo bruto. A história se repete e o tema da ação da Abep é exatamente o que está em jogo no caso que envolve as operadoras Petrogal, Shell, Equinor, TotalEnergies e Repsol Sinopec no Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2). As petroleiras

buscam suspender a exigibilidade do imposto com o mesmo argumento da associação no STF. Elas haviam conseguido uma liminar para se protegerem da tributação, mas o cenário se reverteu em recente decisão.

Para Márcio Alabarce, sócio do Canedo, Costa, Pereira e Alabarce Advogados, “isso reforça a importância de o STF delimitar, com clareza, quais são os contornos constitucionais legítimos para utilização de tributos extrafiscais em contextos de crise”. Para ele, a ação pode gerar precedente relevante não apenas para o setor de petróleo em si, mas para a própria definição desses limites constitucionais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/05/2026

HIDROGÊNIO VERDE NÃO VEIO DE FORMA AVASSALADORA, COMO SE PENSOU; É DE NICHU, DIZ CEO DA THYSSENKRUPP

Para sair desse ciclo, serão necessárias políticas governamentais a setores industriais, para financiamentos, regulamentação de mercado e para a mitigação de riscos, afirma Paulo Alvarenga
Por Carlos Eduardo Valim e Ivo Ribeiro

Para o CEO da Thyssenkrupp, Paulo Alvarenga, o hidrogênio verde é uma “ótima solução, mas de nicho”, e para que os setores cumpram as suas metas de emissão zero de gás carbônico serão necessárias soluções de alta escala. “Se criou uma expectativa muito grande que o hidrogênio verde entraria de forma avassaladora nos processos industriais e no transporte”, diz o executivo.

Alvarenga participou, nesta quinta-feira, 14, do painel Novas Tecnologias para a Transição Energética: Promessas e Realidades, no segundo dia do São Paulo Innovation Week (SPIW), realizado na Mercado Livre Arena Pacaembu.

O diretor de baterias industriais da Baterias Moura, Thiago Melo, e o vice-presidente de comercialização e soluções em energia da Axia Energia (novo nome da Eletrobras), Ítalo Tadeu de Freitas Carvalho, foram os dois outros palestrantes.

“Na história da energia, sempre houve mudanças a partir do ganho econômico. Foi assim com o petróleo, com o gás natural e com o fracking (petróleo de xisto) nos Estados Unidos”, nota Alvarenga. “Com o hidrogênio verde, pela primeira vez na história, a mudança não é econômica, mas por motivos ambientais. Economicamente, é antinatural.”



CEO da Thyssenkrupp, Paulo Alvarenga (ao centro), no painel Novas Tecnologias para a Transição Energética: promessas e realidades, com Thiago Melo, da Baterias Moura, e Ítalo de Freitas, vice-presidente de comercialização da Axia Energia Foto: Carlos Eduardo Valim/Estadão

Por isso, então, a mudança precisará ser estimulada. “Ninguém compra porque é caro, e, se ninguém comprar continuará sendo caro.” Para sair desse ciclo, serão necessárias políticas governamentais para setores como de siderurgia e de fertilizantes, para financiamentos, para regulamentação de mercado e para a mitigação de riscos, além da precificação do carbono, de infraestrutura e do desenvolvimento de uma cadeia produtiva completa, que inclui a disponibilidade de minerais críticos.

Freitas, da Áxia, disse que um dos principais desafios é buscar soluções, como sistemas de armazenamento (caso de baterias) para a energia excedente, que vem da oferta da geração intermitente, principalmente da solar. “Já é uma quantidade similar à da capacidade instalada de

geração da Áxia, 44 gigawatts (GW). Isso deixa de alimentar o sistema no fim do dia e traz transtornos para atendimento do consumidor no início da noite”, afirmou.



Ítalo Tadeu de Freitas Carvalho, vice-presidente de comercialização e soluções em energia da Axia Energia Foto: TIAGO QUEIROZ/ESTADÃO

Segundo o executivo, isso é um problema que se vive hoje na transição energética. “Todo mundo empolgado com a solar (de geração distribuída) no telhado, mas o sistema sempre estruturado na base hidroelétrica, que funciona 24 horas por dia”. O sistema de armazenamento ainda não chegou no Brasil e não se investe mais em hidrelétrica para atender essa demanda que fica sobrando, comentou Freitas.

Ele afirma que é um grande problema no mundo para a chamada energia não despachável, como solar e eólica. “A consequência é que fica mais cara no horário de ponta do consumo”, diz. Mas ressalva que no Brasil é mais fácil de resolver. O desafio está na flexibilidade, constituída de duas formas. Uma delas, pontua, é o armazenamento da energia; a outra são usinas ou sistemas despacháveis que consigam atender a demanda no momento certo.



Freitas disse que nunca vivenciou no setor, em todo o seu tempo de carreira em empresas de energia, um momento como esse, doloroso. Mas isso, destacou, gera a inovação, busca de soluções.

Thiago Melo, diretor de baterias industriais da Baterias Moura, no painel Novas Tecnologias para a Transição Energética: promessas e realidades,

realizado na São Paulo Innovation Week Foto: TIAGO QUEIROZ/ESTADÃO

Nesse contexto, a Baterias Moura, que começou fabricando baterias tradicionais para veículos, não é mais uma empresa com atuação só nesse segmento, onde é líder de mercado, afirmou Thiago Melo, diretor da área de baterias industriais. “A empresa vem se diversificando há 20 anos, por exemplo, com baterias para armazenamento de energia.”

Segundo Mello, a empresa pernambucana, de 70 anos, está conectada via parcerias tecnológicas na busca de novas soluções em várias partes do mundo - Estados Unidos, Europa, China, Índia, América do Sul. “Hoje estamos presentes do carro ao barco”, disse Mello.

Ele informou que a empresa tem há mais de dez anos o Moura BESS (Battery Energy Storage System), um sistema inteligente de armazenamento de energia em baterias à base de lítio. Segundo o executivo, trata-se de uma solução mais limpa e sem ruído, que está associada a um sistema de geração solar ou eólico. “Pode ajudar nos gargalos de transmissão de energia para atender diversos setores.”

Sobre o São Paulo Innovation Week

O São Paulo Innovation Week, maior festival global de tecnologia e inovação, é realizado pelo Estadão em parceria com a Base Eventos, no Pacaembu e na Faap, até esta sexta-feira, 15. Entre os mais de 2 mil palestrantes convidados para os três dias do evento estão especialistas brasileiros e estrangeiros em áreas como ciência, saúde, educação, agronegócio, finanças, mobilidade, geopolítica, esportes, sustentabilidade, arte, música e filosofia, entre muitas outras.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2026

OPINIÃO - O FUTURO DA SEGURANÇA ALIMENTAR NA CHINA

No 15º Plano Quinquenal, a agricultura deixa de ser, pela primeira vez, um problema econômico-social para se tornar uma questão de segurança nacional e existencial do Estado chinês

Por Marcos Jank

O crescimento extraordinário do agronegócio brasileiro nas últimas quatro décadas combina recursos naturais, tecnologia tropical e produtores arrojados. Mas deriva também da imensa demanda chinesa por commodities agropecuárias. A transferência de mais de 200 milhões de trabalhadores rurais para as cidades criou a indústria manufatureira mais competitiva e a maior classe média emergente do planeta.

Por conta disso, nossas exportações agro para a China cresceram 20% ao ano desde 2000 e hoje somam mais de US\$ 50 bilhões anuais. A China é o maior importador mundial de commodities agropecuárias e o Brasil, o seu maior fornecedor.

Mas a China não brinca em serviço no tema segurança alimentar. Em março foi publicado o 15º Plano Quinquenal (2026-2030) com uma novidade conceitual: pela primeira vez a agricultura deixa de ser um problema econômico-social do país para se tornar uma questão de segurança nacional e existencial do Estado chinês.



É a inflexão mais significativa desde que Deng Xiaoping desmontou o coletivismo das comunas de Mao Zedong, que havia produzido a Grande Fome de 1958 a 1962. Agora, a agricultura será oficialmente tratada como prioridade de segurança e fronteira tecnológica de ambição global da China.

China continuará sendo o maior produtor, consumidor e importador de produtos agropecuários do mundo por muito tempo, e o Brasil, seu fornecedor mais competitivo e confiável Foto: Tiago Queiroz/Estadão

As metas do 15º Plano são concretas: produção de 725 milhões de toneladas de grãos por ano, mais do que o dobro da produção brasileira, expansão de terras de alto padrão com irrigação e mecanização, sementes soberanas com biotecnologia em larga escala, mais seguro e crédito e melhor infraestrutura no campo.

Outros temas centrais são o aumento da renda rural, a integração urbano-rural e programas de saúde e educação no campo, onde predominam milhões de pequenos produtores já idosos. Transformar essa agricultura envelhecida e fragmentada em potência tecnológica será um enorme desafio.

O plano aposta em biologia sintética e proteínas alternativas como fronteiras de inovação, temas por ora ainda sem metas numéricas. A consultoria global Systemiq publicou recentemente o relatório China's Food Future (O Futuro Alimentar da China), afirmando que a China vai reduzir suas importações de soja em 25% até 2030 e que as proteínas alternativas vão atender entre 35% e 55% da demanda de proteína animal até 2050. Essas projeções precisam ser lidas com ceticismo.

Sistemas agroalimentares são governados por biologia, agronomia e cultura, e são muito mais resistentes à transformação rápida do que painéis solares, baterias e veículos elétricos, em que o sucesso chinês foi enorme.

Enquanto o potencial de crescimento da oferta agrícola brasileira é imenso, o da China é limitado pela escassez de terras férteis e restrições severas no uso de água. A China continuará sendo o maior produtor, consumidor e importador de produtos agropecuários do mundo por muito tempo, e o Brasil,

seu fornecedor mais competitivo e confiável. Mas a prudência nos recomenda buscar outros mercados.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 15/05/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

COSAN NÃO VAI FAZER APORTE DE CAPITAL NA RAÍZEN, DIZ CEO DA EMPRESA MARCELO

Martins disse que a expectativa é que o ativo deixe de ser relevante para a companhia nos próximos anos

Por *Ludmylla Rocha, Valor — São Paulo*



— Foto: *LinkedIn/@mw-arq*

O CEO da Cosan, Marcelo Martins, afirmou que a companhia não fará aporte de capital na Raízen, e que a expectativa é que o ativo deixe de ser relevante para a companhia nos próximos anos.

Durante teleconferência sobre os resultados da Cosan no primeiro trimestre de 2026, ele afirmou ainda que a intenção não é manter-se em acordo de acionistas junto com a Shell, acionistas da

companhia.

“Nós seguimos o processo de recuperação extrajudicial da Raízen. As conversas com os credores têm evoluído. Obviamente, esse é um processo que está sendo conduzido pela própria companhia. Nós, como acionistas, temos acompanhado isso bem de perto”, afirmou.

Neste contexto, ele afirmou que a premissa de que a Cosan não fará aporte de capital segue válida, “o que significa, basicamente, que considerando o tamanho da conversão e a contribuição de capital pelo nosso sócio, a Shell, isso vai resultar numa diminuição substancial a participação da Cosan”, completou ao citar que, com isso, a empresa deve ter uma participação minoritária da Raízen.

“A gente ainda está decidindo se teremos só ações ordinárias ou se teremos ações ordinárias e preferenciais. Isso também é parte do processo. Mas, de qualquer forma, mesmo que a gente tenha só ações ordinárias, a nossa participação não deve ser expressiva”, reiterou.

O executivo disse também que a participação poderá ser vendida no futuro. “Nós não sabemos qual é esse horizonte e nem temos ainda uma decisão concreta de que a gente vai vender. Mas eu diria que a tendência, principalmente considerando que vai ser uma participação reduzida, é que [a Cosan] não fará parte de um acordo de acionistas. Esse deixará ser um investimento relevante e a gente vai, sim, sim buscar liquidez em algum momento”.

A Cosan informou ainda que, neste contexto, deixou de reconhecer efeitos de Raízen nas demonstrações financeiras da holding.

O CEO da empresa afirmou ser “bastante razoável” dizer que a holding deixará de existir num horizonte de três a cinco anos dado que o crescimento dos negócios sob seu guarda-chuva serão responsabilidade direta das companhias, que podem receber aportes diretamente.

“Nesse horizonte de 3 a 5 anos, acho que é bastante razoável dizer que a Cosan deixará de existir, ou seja, à medida em que a gente tem a conclusão do processo de desinvestimento e de redução da alavancagem, subsequentemente, vamos entender efetivamente o que teremos de ativos e passivos dentro da companhia e ato contínuo, provavelmente faremos a distribuição direta das participações para os acionistas”, afirmou durante teleconferência sobre os resultados no primeiro trimestre.

O executivo disse que isso já havia sido anunciado em 2025, quando houve a capitalização da companhia. “O primeiro passo é a redução do endividamento e isso é o nosso objetivo atual. A abertura de capital da Compass é um passo muito relevante e existem outros passos que vamos seguir nos próximos meses, com o objetivo de, já dentro desse ano, poder mostrar uma redução substancial da dívida, deixando para o ano que vem, eventualmente, algum saldo residual”, afirmou.

Com este processo se efetivando, Martins disse ser justo assumir o processo de dissolução da holding a partir do ano que vem, a depender de premissas de mercado e viabilidade de investimentos.

No mesmo evento, o comando da companhia reiterou que a principal estratégia de desalavancagem não é via dividendos das controladas, mas pela venda de participação nas empresas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/05/2026

SHELL NOMEIA JOÃO SANTOS ROSA COMO NOVO PRESIDENTE DAS OPERAÇÕES NO BRASIL

Executivo vai assumir a Shell Brasil em 1º de agosto
Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



— Foto: Bloomberg

A Shell anunciou nesta sexta-feira (15) que o presidente das operações da companhia no Brasil, Cristiano Pinto da Costa, decidiu deixar a companhia. Costa continuará no setor, mas fora do país.

O atual presidente da Shell na Itália, João Santos Rosa, deixará o cargo na Europa e assumirá a Shell Brasil em 1º de agosto, acumulando tanto a presidência quanto o cargo de vice-presidente executivo para o Brasil na linha global de exploração e produção.

Segundo a petrolífera britânica, os executivos já iniciaram formalmente um processo de transição, a ser concluído em 1º de agosto, com as atribuições e responsabilidades do cargo até lá permanecendo integralmente com Costa.

Costa ocupa o cargo de presidente da Shell no Brasil desde agosto de 2022 e trabalha na companhia há quase 30 anos. A empresa destaca que a produção no país aumentou 25% sob sua liderança e fez investimentos operacionais importantes.

Rosa é português, tendo ingressado na Shell em 2002, ocupando posições em várias áreas da companhia no Reino Unido, Austrália, Holanda e Estados Unidos antes de assumir os negócios na Itália.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/05/2026

PETROBRAS ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 37 BILHÕES NO ESTADO DE SÃO PAULO ATÉ 2030

Estado de SP concentra a maior parte das refinarias do país, frente que receberá R\$ 17 bilhões dos investimentos anunciados

Por Ludmylla Rocha, Valor — São Paulo



Só em relação à Replan, maior refinaria da estatal no país, plano é aumentar a capacidade em mais 5% — Foto: Marcos Peron/Agência Petrobras

A Petrobras investirá R\$ 37 bilhões entre 2026 e 2030 no Estado de São Paulo, disse a presidente da companhia, Magda Chambriard, em vídeo transmitido nesta sexta-feira (15). Na peça que antecede uma coletiva de imprensa sobre o tema, ela afirmou que os aportes contemplarão as áreas de exploração e produção, refino, gás, energia, biocombustíveis e logística, inclusive no Porto de Santos.

De acordo com a executiva, os aportes contemplarão a otimização de projetos de recuperação secundária nos campos de Sapinhoá e Mexilhão e o desenvolvimento de descobertas em um campo ainda sem nome, que a companhia tem chamado de “campo de Aram”.

No vídeo, ela lembrou que o Estado de São Paulo concentra a maior parte das refinarias do país, frente que receberá R\$ 17 bilhões dos investimentos anunciados. Só na Refinaria de Paulínia (Replan), que fica no interior paulista e é a maior refinaria da companhia no país, a expectativa é aumentar a capacidade em mais 5% até o ano que vem.

A executiva afirmou, porém, que estes aportes já estavam contemplados no plano de investimentos da companhia para os próximos cinco anos.

Geração fotovoltaica na Replan e Porto de Santos

A Petrobras investirá R\$ 100 milhões em usina de geração fotovoltaica na Refinaria de Paulínia (Replan). De acordo com o comando da estatal, trata-se de planta de 20 megawatts (MW) que já tem contrato assinado. Será a maior planta fotovoltaica em refinaria da companhia.

A companhia também informou a expansão de duas áreas do Terminal Aquaviário do Porto de Santos, ainda como parte desses aportes. “Nós vamos construir uma tancagem para garantir o abastecimento de bunker para navios”, disse Magda Chambriard, que citou o uso de combustível marítimo com 24% de conteúdo renovável, e possível expansão para 30%, considerando sua aceitação na Ásia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2026

PRIVATIZARAM A ELETROBRAS A PREÇO DE BANANA, DIZ LULA

Privatização da Eletrobras, maior empresa de energia elétrica da América Latina, foi concluída em 2022, durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro

Por Érica Ribeiro e Gabriela Guido, Valor — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse, nesta sexta-feira (15), que a Eletrobras foi privatizada “a preço de banana”.

A declaração foi durante evento em Barretos (SP) para o anúncio de investimentos no Sistema Único de Saúde (SUS). “A Eletrobras era uma empresa pública de energia, era uma grande empresa. O

presidente da Eletrobras, quando era pública, ganhava R\$ 60 mil por mês. Aí privatizaram a preço de banana, e muita gente ficou rica com a privatização da Eletrobras”, afirmou.



Privatização da Eletrobras obteve aval do Tribunal de Contas da União (TCU) em 2022 — Foto: ACERVO ELETROBRAS

O projeto de privatização da Eletrobras, maior empresa de energia elétrica da América Latina, obteve aval do Tribunal de Contas da União (TCU) em 2022, durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, após longos debates e polêmicas.

Pré-candidato à reeleição, Lula disse também que o SUS “está provando que aquilo que é público, quando feito com respeito, é muito melhor”. Ele afirmou também que a área da indústria da saúde no Brasil está crescendo de forma “extraordinária”.

O evento em Barretos (SP), na manhã desta sexta-feira, foi para o anúncio da construção do novo Centro de Pesquisa Clínica e Cirurgia Robótica do Instituto de Treinamento em Cirurgias Minimamente Invasivas (IRCAD), unidade vinculada ao Hospital de Amor na cidade – além de assinatura de outras portarias com investimentos para o SUS na unidade.

Ainda nesta sexta-feira, o presidente Lula voltou a afirmar que não concorda com uso da inteligência artificial nas eleições. “A gente precisa aprender a não acreditar em mentiras”, disse. E pontuou novamente que “não pode ter nunca inteligência artificial para a eleição, porque governar não é artificial, é real”. O presidente já havia falado sobre o assunto em evento de quinta (14) na Bahia.

Além do vice-presidente, Geraldo Alckmin, estiveram no evento em Barretos os ministros da Saúde, Alexandre Padilha, e das Comunicações, Frederico de Siqueira Filho. A expectativa é que os investimentos no Hospital do Amor reforcem a estrutura de atendimento do SUS e ampliem o acesso da população a tecnologias avançadas no combate ao câncer.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/05/2026

MINÉRIO DE FERRO RECUA 0,67% NA BOLSA DE DALIAN

Apesar de os custos de frete permanecerem elevados e oferecerem algum suporte aos preços do minério de ferro, o ritmo de redução dos estoques nos portos desacelerou, sinalizando fraqueza nas perspectivas de demanda

Por Valor — São Paulo



O preço do minério de ferro recuou nesta sexta-feira (15), na China, com analistas apontando para uma redução do ritmo de redução de estoques do insumo em portos do país asiático.

O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em setembro, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em queda de 0,67%, cotado a 809,5 yuans (US\$ 119,30) — Foto: Divulgação/Rio Tinto

O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em setembro, o mais negociado na bolsa de Dalian, fechou em queda de 0,67%, cotado a 809,5 yuans (US\$ 119,30).

Para analistas da consultoria Nanhua Futures, os riscos associados à busca pela alta do minério de ferro aumentaram. Apesar de os custos de frete permanecerem elevados e oferecerem algum suporte aos preços do minério de ferro, o ritmo de redução dos estoques nos portos desacelerou, sinalizando fraqueza nas perspectivas de demanda, escreveram em relatório.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2026

PETROBRAS ANUNCIA INVESTIMENTOS DE R\$ 37 BILHÕES NO ESTADO DE SÃO PAULO ATÉ 2030

Estado de SP concentra a maior parte das refinarias do país, frente que receberá R\$ 17 bilhões dos investimentos anunciados

Por Ludmylla Rocha, Valor — São Paulo



Só em relação à Replan, maior refinaria da estatal no país, plano é aumentar a capacidade em mais 5% — Foto: Marcos Peron/Agência Petrobras

A Petrobras investirá R\$ 37 bilhões entre 2026 e 2030 no Estado de São Paulo, disse a presidente da companhia, Magda Chambriard, em vídeo transmitido nesta sexta-feira (15). Na peça que antecede uma coletiva de imprensa sobre o tema, ela afirmou que os aportes contemplarão as áreas de exploração e produção, refino, gás, energia, biocombustíveis e logística, inclusive no Porto de Santos.

De acordo com a executiva, os aportes contemplarão a otimização de projetos de recuperação secundária nos campos de Sapinhoá e Mexilhão e o desenvolvimento de descobertas em um campo ainda sem nome, que a companhia tem chamado de “campo de Aram”.

No vídeo, ela lembrou que o Estado de São Paulo concentra a maior parte das refinarias do país, frente que receberá R\$ 17 bilhões dos investimentos anunciados. Só na Refinaria de Paulínia (Replan), que fica no interior paulista e é a maior refinaria da companhia no país, a expectativa é aumentar a capacidade em mais 5% até o ano que vem.

A executiva afirmou, porém, que estes aportes já estavam contemplados no plano de investimentos da companhia para os próximos cinco anos.

Geração fotovoltaica na Replan e Porto de Santos

A Petrobras investirá R\$ 100 milhões em usina de geração fotovoltaica na Refinaria de Paulínia (Replan). De acordo com o comando da estatal, trata-se de planta de 20 megawatts (MW) que já tem contrato assinado. Será a maior planta fotovoltaica em refinaria da companhia.

A companhia também informou a expansão de duas áreas do Terminal Aquaviário do Porto de Santos, ainda como parte desses aportes. “Nós vamos construir uma tancagem para garantir o abastecimento de bunker para navios”, disse Magda Chambriard, que citou o uso de combustível marítimo com 24% de conteúdo renovável, e possível expansão para 30%, considerando sua aceitação na Ásia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SHELL BRASIL - MUDANÇA NA PRESIDÊNCIA

Executivos 15/05/2026 - 15:18



A Shell Brasil informou, nesta sexta-feira (15), que Cristiano Pinto da Costa decidiu deixar a companhia e seguir novos rumos após uma carreira de quase 30 anos, quatro deles na presidência da empresa. O atual presidente da Shell na Itália, João Santos Rosa, deixará o cargo na Europa e assumirá a Shell Brasil em 1º de agosto, acumulando tanto a presidência quanto o cargo de vice-presidente executivo para o Brasil na linha global de Upstream.

Sob a liderança de Costa, a Shell teve um aumento de produção de aproximadamente 25% no país, superando a marca dos 500 mil barris diários em março de 2026. Ele também liderou o trabalho que culminou na decisão final de investimento do projeto Orca, com primeiro óleo previsto para 2029. Neste período, a companhia também saltou de aproximadamente 30 para mais de 70 contratos de exploração e produção no Brasil, incluindo as entradas no Sul de Santos e Pelotas.

Costa também esteve à frente de um aumento significativo no portfólio de pesquisa e desenvolvimento da Shell Brasil, que atualmente investe cerca de US\$ 120 milhões por ano em pesquisa e desenvolvimento (P&D) através da cláusula de pesquisa regulamentada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A Shell destacou que, na gestão de Costa, a companhia triplicou investimentos na área social e patrocínios, tornando-se uma das maiores investidoras em esporte, educação e cultura através das leis federais de incentivo.

Sucessão

Nascido em Portugal, João Santos Rosa tem mais de 20 anos de experiência no setor de energia. Ele ingressou na Shell em 2002, e já ocupou posições no Reino Unido, Austrália, Holanda e Estados Unidos; com atuação nas áreas de Upstream, Trading, Estratégia, Marketing, e Desenvolvimento de Novos Negócios.

A Shell informou que Costa e Rosa já iniciaram formalmente um processo de transição, a ser concluído no próximo dia 1º de agosto. “Até lá, as atribuições e responsabilidades do cargo permanecem integralmente com Cristiano Pinto da Costa”, esclareceu a empresa em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2026

TECON 10: DPW NÃO PARTICIPARÁ POR CAUSA DAS RESTRIÇÕES, DIZ SICCHERINO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 14/05/2026 - 23:29



Executivo fala que grupo tem interesse em participar do leilão, mas que regras impostas impedem que operadora entre na disputa

O CEO da DP World Brasil, Fabio Siccherino, disse que o grupo tem interesse em participar do leilão do Tecon Santos 10, mas que as restrições impostas pelas atuais regras do certame impedem que a empresa entre na licitação. O executivo explicou que, em caso de vitória da empresa na disputa, não faria sentido desinvestir dos atuais ativos,

considerando os investimentos bilionários em curso.

“Interesse temos, mas não podemos participar. Dadas as restrições que foram colocadas pela Antaq e pelo governo, os atuais incumbentes (operadores) não podem participar”, afirmou Siccherino, em entrevista ao ‘Conexão Infra’, exibido pela CNN Brasil, nesta quinta-feira (14).

Siccherino destacou que a DPW já aportou mais de R\$ 3 bilhões nas operações em Santos e que tem uma carteira de investimentos para expansão, o que afasta o interesse em se desfazer dos ativos em caso de uma eventual vitória na concorrência pelo Tecon 10. “A única forma de participar é, se ganhar, desinvestir onde estamos (...). Temos em curso R\$ 2,2 bilhões de expansão em contêineres e R\$ 2,4 bilhões no terminal de grãos e fertilizantes”, ressaltou.

O CEO da DPW Brasil entende que a nota técnica enviada pela Casa Civil ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) fala somente em retirar os armadores, mas não retira as restrições de participação dos operadores portuários, já que insere a regra do desinvestimento.

“Havia duas restrições: uma em relação aos armadores e outra na relação com os atuais incumbentes. É possível que saia, mas dos atuais incumbentes não, até pela questão de concentração de mercado. Então, a restrição para nosso lado continua, ela não vai sair”, comentou Siccherino. “Não iremos participar por causa das restrições impostas pelo governo, mas interesse teríamos com certeza”, reforçou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/05/2026

APÓS DRAGAR CANAL DE ACESSO, PORTO DO RIO RECEBE 1º NAVIO 366M

Da Redação Portos e logística 14/05/2026 - 22:47



‘MSC Katrina’, com capacidade para transportar 14.131 TEUs, atracou no terminal da MultiRio, nesta quinta-feira (14)

O Porto do Rio de Janeiro recebeu, pela primeira vez, um navio de 366 metros de comprimento (LOA), 48,4m de boca e capacidade para transportar 14.131 TEUs. Nesta quinta-feira (14), o porta-contêineres MSC Katrina atracou no terminal MultiRio, operado pela Multiterminais. A embarcação classe New Panamax, construída em 2012, tem bandeira do Panamá, e veio do Porto de Suape (PE), tendo como próximo destino o Porto de Santos (SP).

A autoridade portuária destacou que a chegada do MSC Katrina foi possível após a conclusão das obras de dragagem do canal principal do Porto do Rio. Com investimento de R\$ 163 milhões realizado integralmente pela PortosRio, a obra elevou a profundidade mínima do canal de acesso de 15 metros para 16,2 metros, permitindo um calado operacional de 15,30 metros e adequando a infraestrutura para receber navios da classe New Panamax.

Além do aprofundamento do canal, o projeto contemplou serviços de sinalização e balizamento náutico, garantindo maior segurança às manobras de embarcações de grande porte e ampliando a eficiência operacional dos terminais de contêineres do porto: MultiRio, operado pela Multiterminais, e Rio Brasil Terminal, operado pelo grupo filipino ICTSI.

O diretor-presidente da PortosRio, Flavio Vieira, disse que esse investimento foi planejado para garantir competitividade ao porto diante das transformações do comércio marítimo internacional e do aumento contínuo do tamanho das embarcações. “Hoje, o Porto do Rio está preparado para operar os maiores porta-contêineres que escalam a costa brasileira, fortalecendo sua posição estratégica na logística nacional e internacional”, afirmou Vieira.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 080/2026
Página 74 de 74
Data: 15/05/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A expectativa da PortosRio é ampliar a capacidade do porto de operar os maiores porta-contêineres em atividade na costa da América do Sul, com mais atratividade para armadores internacionais. A avaliação é que embarcações desse porte representam um avanço relevante para a competitividade do porto, proporcionando ganhos de escala, redução de custos logísticos e aumento da eficiência das cadeias de comércio exterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2026



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: 15/05/2026