

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 083/2026
Data: 21/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
LEILÃO DO CANAL DE ITAJAÍ RECEBE AVAL DO TCU APÓS ANÁLISE TÉCNICA	4
MEGATERMINAL EM SANTOS: SETOR PRODUTIVO PRESSIONA GOVERNO FEDERAL POR LEILÃO DO TECON SANTOS 10	4
GOVERNO PREVÊ REALIZAR LEILÃO DO TECON SANTOS 10 EM NOVEMBRO	5
TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL VIVE DILEMA COM FALTA DE CAMINHONEIROS	7
TESTE DE BIOMETRIA NO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS EXPÕE LIMITAÇÕES OPERACIONAIS.....	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
RN INVESTE EM CABOS SUBMARINOS E SUPERCOMPUTADOR PARA VIRAR HUB DE IA.....	10
TIGER HOLDING ARTICULA INSTALAÇÃO DE TRÊS INDÚSTRIAS CHINESAS NO CEARÁ	12
EMPRESÁRIOS CELEBRAM VIADUTO DA VITARELLA E COBRAM PACOTE DE INFRAESTRUTURA	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
CMN APROVA RESOLUÇÃO QUE VIABILIZA R\$ 1 BILHÃO EM CRÉDITO PARA COMPANHIAS AÉREAS.....	15
PASSEIROS DEVEM FICAR ATENTOS ÀS NOVAS REGRAS PARA TRANSPORTE DE POWER BANKS EM VOOS.....	16
MINISTRO TOMÉ FRANCA APRESENTA BALANÇO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS E ANUNCIA AGENDA PARA 2026.....	17
MPOR PRORROGA INSCRIÇÕES PARA A 7ª EDIÇÃO DO PRÊMIO PORTOS + BRASIL	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVO COMPLEXO VIÁRIO EM CUBATÃO (SP), NESTA SEXTA-FEIRA (22)	19
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA CARTEIRA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS EM NOVA YORK	19
MINISTRO DOS TRANSPORTES DEFENDE INTEGRAÇÃO ENTRE GOVERNOS PARA FORTALECER LOGÍSTICA DO PAÍS	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – O TECON SANTOS 10 NÃO PODE ESPERAR MAIS	22
INSIGHT - PLANEJAMENTO - ESTATÍSTICAS PORTUÁRIAS: INSTRUMENTO DE GESTÃO, PLANEJAMENTO OU DE MARKETAGEM?	23
POLÍTICA - CÂMARA TERÁ DE EXPLICAR VIAGEM DE MÁRIO FRIAS	25
POLÍTICA - ALA DO PL CONDICIONA PRESTAÇÃO DE CONTAS A APOIO A FLÁVIO.....	26
POLÍTICA - CAIADO CUTUCA SENADOR E DEPOIS RECUA	27
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	28
<i>O novo diretor</i>	28
<i>Soluções institucionais</i>	28
<i>A floresta e a ferrovia</i>	28
<i>Nova APA</i>	28
POLÍTICA - CONGRESSO SE PREPARA PARA DERRUBAR VETO OUTRO DE LULA.....	28
POLÍTICA - TSE VÊ IA COMO MAIOR DESAFIO DESTES ANOS.....	29
POLÍTICA - PARECER SOBRE O FIM DA ESCALA 6X1 É ADIADO	30
POLÍTICA - ERIKA REJEITA NEGOCIAÇÃO DE COMPENSAÇÕES	31
TRANSPORTES - PORTOS - TOMÉ FRANCA CONFIRMA POSIÇÃO ÚNICA DO GOVERNO PARA LEILÃO DO TECON SANTOS 10	32
TRANSPORTES - PORTOS - MINISTRO DIZ QUE OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DEVEM COMEÇAR EM 2027.....	33
TRANSPORTES – PORTOS - EM PRIMEIRA VISITA OFICIAL, FRANCA ACOMPANHA PROJETOS NO PORTO DE SANTOS	34
TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - O GARGALO OCULTO DOS RECORDES PORTUÁRIOS	35
TRANSPORTES - FERROVIAS - CÂMARA APROVA PROJETO QUE REDUZ ÁREA DA FLONA DO JAMANXIM PARA VIABILIZAR FERROGRÃO	36
TRANSPORTES - FERROVIAS - STF REMARCA JULGAMENTO SOBRE ÁREA DO JAMANXIM PARA PROJETO DA FERROGRÃO	37
TRANSPORTES - RODOVIAS - OBRAS RODOVIÁRIAS EM PE SOMAM R\$ 473 MILHÕES EM INVESTIMENTOS	37
LOGÍSTICA - GRUPO CASAS BAHIA AMPLIA OPERAÇÃO LOGÍSTICA PARA ATENDER SELLERS E INDÚSTRIAS	38
LOGÍSTICA - PREFEITO ANUNCIA INSTALAÇÃO DE CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DA SHOPEE EM LONDRINA	39
ENERGIA - LEILÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE SOBREVIVE A MAIS UMA AÇÃO.....	39
ENERGIA - ANEEL INAUGURA ESCRITÓRIO REGIONAL EM SP.....	40
BRASIL EXPORT - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO CENTRO DOS DEBATES DO SANTOS EXPORT	41
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026.....	42
AGRONEGÓCIO - INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SANTOS DOMINA DEBATES EM SEMINÁRIO DO CAFÉ.....	42
AGRONEGÓCIO - ECONOMISTA VÊ PRESSÃO SOBRE FRETES E INFLAÇÃO COM ESCALADA NO ORIENTE MÉDIO.....	44
AGRONEGÓCIO - BRASIL PRODUZ MUITO CAFÉ, MAS FICA COM FATIA PEQUENA DA RECEITA GLOBAL, DIZ ABIC.....	45
COMUNICAÇÃO & MARKETING - QUANDO O MANDATO VIRA ESPETÁCULO	45



FINANÇAS - IBOVESPA REAGE E AVANÇA 1,77%, AOS 177,3 MIL PONTOS	47
FINANÇAS - DÓLAR CAI, MAS CONTINUA NA CASA DE R\$ 5	48
JUSTIÇA - MORAES COBRA AÇÃO DO GOVERNO PARA EXTRADIÇÃO DE ZABELLI.....	48
JUSTIÇA - 'DESTRUIDOR' DO 8/1 PODE TER PENA REDUZIDA	49
JUSTIÇA - INSS: EMPRESÁRIA NEGA REPASSE DE DINHEIRO A LULINHA.....	50
JUSTIÇA - FUX DEFENDE LIMITES SOBRE FORO PRIVILEGIADO	51
INTERNACIONAL - EUA ABRE AÇÃO PENAL CONTRA RAÚL CASTRO POR HOMICÍDIO.....	51
INTERNACIONAL - TERREMOTO DEIXA 30 FERIDOS NO PERU.....	52
JORNAL O GLOBO - RJ.....	53
CONGRESSO DERRUBA VETOS DE LULA À LEI QUE ESTABELECE REGRAS DO ORÇAMENTO E FLEXIBILIZA REPASSES A MUNICÍPIOS EM ANO ELEITORAL	53
STF RETOMA JULGAMENTO DE LEI QUE DESTINOU ÁREA DE PARQUE PARA CONSTRUÇÃO DA FERROGRÃO.....	55
FIM DA ESCALA 6X1: VEJA PONTOS EM DISCUSSÃO E NEGOCIAÇÃO ENTRE GOVERNO E CONGRESSO.....	56
EVE, DA EMBRAER, CONCLUI NOVOS TESTES COM 'CARRO VOADOR' E ABRE CAMINHO PARA VOOS MAIS LONGOS; VÍDEO	57
STELLANTIS ANUNCIA PLANO DE RECUPERAÇÃO DE US\$ 70 BI E PLANEJA LANÇAR 60 NOVOS MODELOS ATÉ 2030	59
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	61
RUBIO DIZ QUE CUBA ACEITOU OFERTA DE US\$ 100 MILHÕES EM AJUDA DOS EUA.....	61
ANEEL CONFIRMA RESULTADO DE MEGALEILÃO DE ENERGIA QUESTIONADO NA JUSTIÇA	62
ACELEN RENOVÁVEIS ANUNCIA US\$ 1,5 BI EM BIORREFINARIA PREVISTA PARA 2029 NA BAHIA.....	64
FERROGRÃO DEVERÁ SER LEILOADA NO SEGUNDO SEMESTRE DESTA ANO, DIZ MINISTRO	66
CÂMARA APROVA PROJETO DE LEI QUE PROÍBE EMBARGO AMBIENTAL COM BASE EM IMAGENS DE SATÉLITES.....	67
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
VLI BATEU RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS EM ABRIL	69
IRÃ NEGOCIA COM OMÃ SISTEMA DE PEDÁGIO PERMANENTE EM ORMUZ.....	70
EX-MINISTRO DE BOLSONARO TRAÇA PLANO ECONÔMICO PARA FLÁVIO.....	73
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	75
BRASKEM PROJETA 6 NAVIOS PRÓPRIOS EM 2027 E NEGOCIA OUTROS 4 PARA CABOTAGEM.....	75
EM ROTERDÃ, REPRESENTANTES DE PECÉM RECEBEM REI DOS PAÍSES BAIXOS E FORMALIZAM COOPERAÇÃO COM PORTOS EUROPEUS	76
ANTAQ ATENDE TCU PARA REATIVAR CONTRATO TRANSITÓRIO EM SANTOS.....	77
EBNS DEFENDEM PRORROGAÇÃO DA NÃO INCIDÊNCIA DO AFRMM POR 5 ANOS.....	77
SAAM TOWAGE ENCOMENDA 5 REBOCADORES A ESTALEIRO TURCO PARA OPERAÇÃO NAS AMÉRICAS	80
MPOR PRORROGA INSCRIÇÕES PARA 7ª EDIÇÃO DO PRÊMIO 'PORTOS + BRASIL'	80
DP WORLD RECEBE NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS ELÉTRICOS EM SANTOS.....	81
ALIANÇA INICIA EM JUNHO NOVA ROTA DE CABOTAGEM DE ITAPOÁ A MANAUS	81
ZIM REPORTA PREJUÍZO NO 1º TRIMESTRE E AVALIA PROPOSTA DE COMPRA DA HAPAG-LOYD	82
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	82
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	82



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LEILÃO DO CANAL DE ITAJAÍ RECEBE AVAL DO TCU APÓS ANÁLISE TÉCNICA

Corte de Contas manteve modelo de disputa, mas condicionou publicação do edital a ajustes técnicos, econômicos e contratuais no projeto de concessão

Por Estadão Conteúdo 21 de maio de 2026 às 08:21



Canal de Itajaí deve ter 15,3 metros de profundidade no canal interno e 16 metros no canal externo (Jonilton Lima/Mpor)

O Tribunal de Contas da União (TCU) considerou que não há irregularidades que impeçam o prosseguimento do leilão de concessão do canal de acesso aquaviário ao Porto de Itajaí (SC), mas condicionou a publicação do edital ao cumprimento de uma série de ajustes técnicos, econômicos e contratuais.

O relator, ministro Walton Alencar, manteve na terça-feira o modelo de disputa previsto para o certame, com julgamento em duas etapas: primeiro, por maior desconto sobre a tarifa de referência (com teto de desconto) e, se necessário, por maior valor de outorga. Ele reforçou que a estrutura privilegia a modicidade tarifária ao priorizar a competição por tarifa menor.

Ao mesmo tempo, o TCU determinou que Ministério de Portos e Aeroportos e Agência Nacional de Transportes Aquaviários apresentem, antes do edital, fundamentação técnica e memória de cálculo atualizada, caso novos ajustes na modelagem afetem o teto de desconto tarifário.

Entre as principais determinações, o tribunal mandou corrigir as memórias de cálculo de dragagem para refletir a otimização de profundidades por trecho (15,3 metros no canal interno e 16 metros no canal externo), com ajuste proporcional dos volumes a dragar e dos custos de Capex no fluxo de caixa, além de retificar a memória de cálculo da distância média de transporte usada no custo unitário de dragagem.

Em relação à demanda, o relator reconheceu o risco de descasamento entre a entrega do novo nível de serviço do canal e a expansão do terminal ITJ01 e determinou revisão do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) com cronograma realista para o arrendamento do terminal.

Também exigiu que eventual cláusula de compartilhamento de risco de capacidade seja desenhada de modo que o reequilíbrio por frustração de demanda só seja acionado se o déficit for sistêmico no complexo portuário como um todo, e não por desempenho insuficiente de um terminal específico.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/05/2026

MEGATERMINAL EM SANTOS: SETOR PRODUTIVO PRESSIONA GOVERNO FEDERAL POR LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Manifesto assinado por 16 associações cobra celeridade no projeto considerado estratégico para a competitividade do Porto de Santos e da economia brasileira

Da ATribuna.com.br 21 de maio de 2026 às 10:58

Dezesseis associações do setor produtivo assinaram um manifesto pedindo celeridade na realização do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos. Elas argumentam que o projeto é estratégico para a economia nacional e alertam que novos atrasos podem comprometer a competitividade logística do País.



Tecon Santos 10 ampliará a movimentação de contêineres em 50% (Alexsander Ferraz/AT)

No texto, as instituições declaram confiança no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Apoiam a publicação do edital e a realização do leilão “o quanto antes para que todos se beneficiem do cenário de maior concorrência em Santos”, destacando que apoiarão o Governo Federal “num processo sem sobressaltos, com cronograma claro, resistindo a pressões corporativas e interferências que buscam apenas tumultuar e atrasar

um projeto tão urgente e debatido”.

Entre outros, assinam o manifesto a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (Abia), Associação Brasileira das Indústrias de Refrigerantes e de Bebidas não Alcoólicas (Abir), Associação Brasileira de Embalagem de Aço (Abeaço), Sociedade Rural Brasileira (SRB), Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

O grupo afirma que o Tecon Santos 10 é fundamental para ampliar a capacidade operacional do Porto de Santos — principal porta de entrada comercial da América Latina e atualmente próximo da saturação. As entidades argumentam que a expansão beneficiará toda a cadeia econômica, desde produtores rurais até consumidores finais, além dos setores industrial e comercial.

O manifesto destaca que cada adiamento do projeto gera aumento de custos para importadores e exportadores, perda de competitividade no comércio internacional, pressão sobre empregos ligados à atividade portuária e risco de redução da arrecadação fiscal. As associações também afirmam que a demora pode fazer com que investimentos privados sejam direcionados a outros países.

O grupo lembra que o projeto do Tecon Santos 10, a ser instalado no cais do Saboó, é discutido desde 2021 e que o rito formal, conduzido pela Antaq e MPor desde fevereiro de 2025, já foi concluído.

Porém, a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SEPPI), ligada à Casa Civil da Presidência da República, está sugerindo subir a outorga mínima de R\$ 500 milhões para R\$ 1,044 bilhão, além da retirada da restrição aos armadores e atuais operadores do Porto de Santos no leilão.

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, alertou que um terceiro modelo de licitação reiniciaria o processo, com o novo edital precisando ser analisado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/05/2026

GOVERNO PREVÊ REALIZAR LEILÃO DO TECON SANTOS 10 EM NOVEMBRO

Estimativa é do ministro de Portos e Aeroportos Tomé Franca; processo pode voltar ao Tribunal de Contas da União

Por Ted Sartori 20 de maio de 2026 às 21:44

Mesmo ainda com indefinições na modelagem do certame de concessão, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, prevê que o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos, aconteça ainda neste ano, em novembro. Diante disso, a ideia é que o edital seja publicado até julho ou agosto. A estimativa foi feita por ele durante audiência pública realizada nesta quarta-feira

(20) pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em Brasília, a pedido da deputada federal Rosana Valle (PL).



As explicações foram dadas durante audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em Brasília (Kayo Magalhães/Câmara dos Deputados)

“Nossa posição é, primeiramente, realizar o leilão em 2026. Acho natural e prudente que a gente aprofunde a discussão para que possamos apresentar o melhor modelo. Embora não queira cravar data porque estaria usurpando a competência e o fluxo para análise, temos um cronograma que, mesmo diante da necessidade de análise da Agência (Nacional de

Transportes Aquaviários, a Antaq) e do Tribunal de Contas da União (TCU), prevê que é possível”, afirma o ministro.

A jornalista, porém, Tomé Franca disse que a única posição do Governo é a que apresenta novos elementos, os que estão na nota técnica encaminhada pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República. Na audiência, o ministro revelou que essa nota técnica foi enviada para a Antaq na última terça-feira, assinada pelo secretário adjunto de Infraestrutura Econômica, Adailton Cardoso Dias.

Restrições de lado

Além de pedir rapidez ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a pasta sugeriu deixar de lado as restrições previstas até aqui para o leilão. Isso permitiria que os atuais operadores no Porto de Santos pudessem participar do pregão já na primeira fase. Também foi sugerido que o valor de outorga do leilão dobre, saltando dos atuais R\$ 500 milhões para pouco mais de R\$ 1,044 bilhão.

Presente na audiência pública, o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, repetiu o que disse na semana passada para A Tribuna sobre a necessidade de o processo voltar para o TCU, caso o Governo Federal opte por um terceiro modelo de licitação. “O que a gente alerta é que, caso isso resulte em uma decisão diferente da que a Antaq tinha tomado, me parece que o procedimento correto seria reencaminhar essa análise para o TCU, de modo que o rito se corrija e siga normalmente”, afirma.

Frederico reforçou os planos trazidos pelo ministro e o que será levado em conta. “Estamos trabalhando para realizarmos o leilão neste ano e isso é possível, com o esforço de todos, ainda que precise passar pelo TCU. A análise técnica e regulatória está finalizada na Antaq. Agora a fase vai ser a Agência compreender como conjugar as preocupações de ordem de política pública, se assim forem, na decisão técnica e regulatória, para que a gente faça o melhor leilão e o mais rápido possível”.

Túnel

O ministro Tomé Franca também deixou claro que não há mais pendências jurídicas relativas aos recursos federais para a obra do túnel imerso Santos-Guarujá, tema principal da audiência pública. O custo previsto do túnel é de R\$ 6,8 bilhões. Desse total, R\$ 5,2 bilhões são recursos públicos, divididos entre Estado e União, com R\$ 2,64 bilhões para cada. O valor restante será investido pela concessionária privada Mota-Engil, vencedora do processo licitatório.

“O fluxo de governança relacionado ao aporte foi completamente solucionado pela própria Autoridade Portuária de Santos (APS). Os recursos estão garantidos”, afirma. “Quando o Porto abriu uma conta vinculada de depósito, aprovou-se no Conselho de Administração, assim como assembleia geral na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). Estamos adimplentes”, acrescenta o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, que também participou da audiência.

O ministro também explicou que a Agência Reguladora de Transporte (Artesp) ficará responsável pela execução contratual. “Mas é importante registrar a participação ativa da APS por meio do aditivo ao convênio de delegação onde figura como interveniente em todo o processo. Como a obra é desenvolvida na região portuária, o Porto fará acompanhamento de forma adequada para que as embarcações entrem e saiam com segurança”, emenda Ávila.

Sobre o início da obra do túnel, Tomé Franca afirmou que será no primeiro trimestre de 2027 para que, em 2030, já esteja em operação.

Aeroporto

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, também falou a respeito do futuro Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá. “Está sendo realizado o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) para garantir segurança operacional e ver as edificações em torno do aeroporto, além da rampa de pouso e decolagem. Já me comprometo junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil pelo monitoramento desse Plano para avançar os estudos e concluí-los para homologação da pista. Vamos acompanhar de perto com a Prefeitura. Em paralelo, está havendo investimento no terminal de passageiros”, detalha.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/05/2026

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL VIVE DILEMA COM FALTA DE CAMINHONEIROS

Número de motoristas habilitados para veículos pesados caiu 62% em dez anos e setor enfrenta dificuldades para contratar profissionais

Do Estadão Conteúdo 20 de maio de 2026



Cada vez menos jovens têm procurado construir uma carreira dirigindo um caminhão, o que dificulta a renovação da mão de obra no País (Foto: Alexander Ferraz/AT)

“Eu tenho uns 20 caminhões parados no pátio porque não tenho motorista”. A declaração de Gislaine Zorzin, diretora administrativa da Zorzin Logística e diretora institucional da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), resume uma crise que já afeta diretamente o transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Pesquisa da NTC&Logística mostra que 88% das transportadoras têm dificuldades para contratar caminhoneiros e motoristas. Já dados da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) divulgados pela Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas (Anatc) indicam que o número de motoristas habilitados para veículos pesados caiu de cerca de 3,5 milhões em 2014 para 1,3 milhão em 2024 - redução de 62%.

A idade média dos profissionais ativos chega a 46 anos e o interesse dos jovens pela profissão diminui ano após ano. Gislaine afirma que a situação é ainda mais delicada no transporte de cargas químicas, que exige mão de obra especializada e treinamento específico.

“A gente tem um perfil de motorista mais especializado, mas que muitas vezes se sente até invadido porque tudo o que ele faz precisa comunicar para a empresa por questões de segurança”, afirma.

Tecnologia

Segundo ela, o avanço da tecnologia embarcada nos caminhões trouxe ganhos operacionais e de segurança, mas também aumentou a resistência de parte dos profissionais. Empresas utilizam



câmeras, rastreamento e sistemas internos de controle para reduzir riscos de acidentes e roubos de carga. “Não é todo mundo que aceita dirigir com uma câmera filmando o tempo inteiro”.

Além do monitoramento, a rotina pesada e as longas jornadas também afastam novos profissionais. Para as transportadoras, os carros de aplicativo se tornaram concorrentes diretos na disputa por mão de obra.

A possibilidade de trabalhar em horários flexíveis e sem o mesmo nível de controle atrai profissionais que antes poderiam migrar para o transporte de cargas.

Prós e contras

A executiva afirma que a exigência de habilitação profissional também pesa contra o transporte rodoviário. Enquanto motoristas de carros por aplicativo podem trabalhar com CNH categoria B, caminhoneiros precisam obter habilitação específica e cumprir exigências adicionais, como exames toxicológicos e cursos especializados.

Apesar dos desafios, Gislaine avalia que parte das exigências trouxe ganhos para a segurança viária. “Depois que o (exame) toxicológico começou a ser exigido, você vê a diminuição no número de acidentes”.

O exame toxicológico passou a ser obrigatório para motoristas profissionais em 2016. Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) reforçam o impacto da medida. Segundo levantamento do órgão, entre 2015 - antes da obrigatoriedade - e 2017, após a implementação da política, os acidentes com caminhões nas rodovias federais caíram 34%, enquanto as ocorrências envolvendo ônibus recuaram 45%.

Ainda de acordo com a PRF, desde a entrada em vigor da exigência do exame toxicológico, a lei seca identificou 29.605 motoristas profissionais dirigindo sob efeito de álcool. Já o toxicológico apontou 188.873 resultados positivos para substâncias psicoativas, principalmente cocaína.

A crise de mão de obra ocorre em um momento de pressão crescente sobre os custos do transporte rodoviário. Segundo a NTC&Logística, os motoristas representam 19,5% da estrutura de custos do setor, atrás apenas do combustível e dos veículos. Nos últimos 24 meses, o custo com mão de obra subiu 13,42%.

Avanço de veículos autônomos é visto como saída

Diante da dificuldade crescente para repor mão de obra, Gislaine avalia que parte da solução pode vir do avanço dos veículos autônomos no transporte de cargas. Segundo ela, a tendência é que, no futuro, a função tradicional do caminhoneiro passe por uma transformação profunda.

“Talvez a gente não tenha mais motorista, e sim operador”, afirma. Para a executiva, esses profissionais poderão controlar caminhões remotamente, sem necessariamente estarem dentro do veículo.

Tecnologias desse tipo já são realidade em operações de mineração no Brasil. A Vale, por exemplo, opera caminhões autônomos em minas como Brucutu, em Minas Gerais, desde 2018, além de expandir a tecnologia em Carajás e Serra Sul, no Pará. Os veículos utilizam sistemas guiados por GPS, radares e algoritmos para circulação sem motorista.

Segundo a mineradora, a tecnologia ajuda a reduzir riscos de acidentes, melhorar o consumo de combustível e aumentar a produtividade.

A comparação com a mineração, porém, exige cautela. Os caminhões autônomos da Vale operam em ambientes fechados, com rotas predefinidas e infraestrutura dedicada, condições radicalmente diferentes das rodovias brasileiras.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/05/2026

TESTE DE BIOMETRIA NO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS EXPÕE LIMITAÇÕES OPERACIONAIS

Especialista aponta falhas estruturais e desafios para ampliar sistema nos terminais de cruzeiros do País

Da ATribuna.com.br 20 de maio de 2026 às 10:51



Testes realizados no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini demonstram incompatibilidades estruturais (Alexsander Ferraz/AT)

Um teste para a implantação do sistema de biometria nos terminais de passageiros do País, feito no mês passado, no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, em Santos, teve limitações relevantes. O consultor portuário Ivam Jardim, da Agência Porto Consultoria, que atua junto aos principais terminais de passageiros do Brasil, avalia que o modelo testado apresenta incompatibilidades estruturais com a

operação portuária.

Segundo o especialista, a solução não contempla parcela significativa dos usuários, como estrangeiros, menores de idade e tripulações, o que obrigaria a manutenção de fluxos paralelos e reduziria a eficiência operacional. Além disso, Jardim destaca que a exigência de validação em área restrita, após o raios X, impede o uso da biometria como ferramenta de controle de acesso inicial, etapa fundamental para organização do fluxo nos terminais.

Outro ponto crítico observado durante o teste foi a instabilidade do sistema. “Foram registradas falhas de reconhecimento que exigiram repetição do processo ou intervenção manual. Em operações de grande escala, isso tende a gerar filas e perda de previsibilidade”, afirma.

Ivam Jardim também ressalta que a aceleração isolada da identificação não resolve gargalos do embarque, que dependem da capacidade do navio e das áreas internas. “Pode haver, inclusive, efeito contrário, com acúmulo de passageiros em áreas sensíveis, como o cais”.

No campo econômico, o consultor alerta que, além da indefinição sobre investimentos, operação e manutenção do sistema, o desafio passa pela padronização da solução em diferentes realidades portuárias.

Segundo ele, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Fortaleza e Maceió possuem operadores que poderiam realizar investimentos mediante mecanismos de reequilíbrio contratual.

Contudo, outros destinos de cruzeiro, como Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Balneário Camboriú (SC), Búzios (RJ), e escalas de parada, como Ilhabela, sequer dispõem de infraestrutura ou de área administrada para instalação da tecnologia.

“Como padronizar a experiência do passageiro e a operação em estruturas tão distintas?”, questiona Jardim.

Portaria

A implementação do sistema de biometria nos terminais de cruzeiros do País ainda depende da publicação de uma portaria que instituirá a política pública sobre o tema. As diretrizes estão em análise no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que também definirá o cronograma.

Para o MPor, porém, o primeiro teste — uma prova de conceito — realizado no Concais no dia 16 de maio, durante o último embarque da temporada 2025/2026, teve resultados considerados satisfatórios.



“Foram registradas falhas de reconhecimento que exigiram repetição do processo ou intervenção manual. Em operações de grande escala, isso tende a gerar filas e perda de previsibilidade”, diz Ivam Jardim, consultor portuário da Agência Porto Consultoria (Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) destacou que o cais santista reúne características que o credenciam como ponto inicial do programa, concentrando grande volume de passageiros ao longo da temporada de cruzeiros.

No teste, a validação biométrica ocorreu após a passagem pelos raios X. De acordo com o MPor, a implementação será gradual e poderá ser expandida para outros procedimentos, como controle migratório.

A pasta também afirma que a tecnologia reduz fraudes e erros de identificação, além de permitir maior rastreabilidade das informações.

Reequilíbrio contratual

O MPor informou que o teste em Santos não gerou custos e que os investimentos futuros ainda serão definidos. A pasta indicou que a política poderá prever mecanismos de reequilíbrio contratual, com o objetivo de evitar oneração direta aos usuários.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

RN INVESTE EM CABOS SUBMARINOS E SUPERCOMPUTADOR PARA VIRAR HUB DE IA

Com aporte de R\$ 1,8 bilhão, estado integra infraestrutura submarina e processamento de alto desempenho para modernizar a economia potiguar

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



No interior, o desenvolvimento ganha contornos físicos com a criação do Distrito Empresarial de Mossoró. O projeto ocupará uma área superior a dez hectares e tem como meta atrair novas indústrias para a região. Foto: divulgação/Sedec

O Rio Grande do Norte deu um passo decisivo para tentar se consolidar como o novo centro de tecnologia e inovação do Nordeste. A Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedec) do estado anunciou projetos que somam investimentos bilionários e prometem transformar o perfil industrial potiguar. O plano estratégico abrange desde o processamento de dados em altíssima escala até a conexão física global por meio de infraestrutura submarina.

O anúncio central envolve a instalação de um dos dois supercomputadores previstos no Plano Brasileiro de Inteligência Artificial (PBIA). O equipamento será montado no Parque Científico e Tecnológico Augusto Severo (PAX), em Macaíba, na Grande Natal.



Com investimento de R\$ 1,8 bilhão do Governo Federal e contrapartida estadual, a máquina utilizará tecnologias americana e chinesa e deve levar cerca de 12 meses para ser concluída, podendo chegar a cinco toneladas de peso.

Tecnologia de ponta e atração de Big Techs

A tecnologia é vista como um ímã para o setor produtivo de alto valor agregado. Segundo Hugo Fonseca, secretário de Desenvolvimento Econômico do RN, os dois supercomputadores (do RN e do Sudeste) vão trocar informações o tempo todo por meio de IA. Eles são estratégicos para a indústria, ciência, tecnologia e inovação.

Ele destaca que o equipamento atrai um ecossistema de empresas que buscam soluções de processamento de alto desempenho, criando um hub de inovação robusto no estado.

Além do supercomputador, o estado foca na instalação de cabos submarinos para viabilizar a chegada de data centers. Atualmente, o Brasil possui uma dependência crítica de infraestruturas concentradas no estado vizinho, o Ceará.

De acordo com o secretário, “a ausência de cabos marítimos representa um risco. Para se ter uma ideia, 90% do tráfego de informações que circulam pelo País na internet passam apenas pelo Ceará”.

Segurança de dados e conectividade submarina

O secretário destacou ainda os impactos operacionais dessa dependência de conexão externa. “Se houver o corte desses cabos, operações importantes, como as bancárias, não funcionam. Outro ponto é que a falta dessa infraestrutura limita as áreas que podem receber os data centers, já que a proximidade deles com os cabos diminui o tempo de transição de grandes volumes de dados de um para o outro”, disse Hugo Fonseca, em coletiva à imprensa.

O governo estadual trabalha com duas zonas de atracação prioritárias: Natal e Areia Branca. A capital potiguar deve ter o anúncio oficial da instalação feito pelo Governo Federal em até 45 dias.

“Pelo menos uma das zonas já está garantida e ela pode ser em Natal ou em Areia Branca. Mas nós queremos dois pontos: um em Natal, onde o cabo ganhará uma ‘perna’ para margear a costa do Estado e chegar ao segundo ponto, em Areia Branca”, detalhou o secretário sobre o planejamento logístico.

Modernização da indústria e transformação digital

A infraestrutura de conexão é considerada o alicerce para modernizar a economia local, que ainda possui baixo índice de automação. “Apenas 30% da nossa indústria é digitalizada, por isso é tão necessária essa conexão. A chegada desse cabo é importante para que as duas regiões do RN estejam aptas a receber investimentos da indústria eletrointensiva, com os data centers e os computadores de alto desempenho”, continuou Hugo Fonseca.

O secretário de Desenvolvimento Econômico explicou que a tecnologia de ponta não beneficia apenas o Rio Grande do Norte, mas funciona como um indutor de desenvolvimento regional.

Segundo ele, a instalação dos cabos submarinos “também abre possibilidade para que outros estados puxem uma perna para se conectar ao cabo”. Isso coloca o estado na posição de fornecedor de infraestrutura crítica para os vizinhos do Nordeste.

Inovação para o setor público e empresas

Complementando o avanço tecnológico, o governo anunciou a Caravana Criatec RN. O projeto foca na operacionalização da inteligência artificial dentro da própria secretaria e na capacitação de pequenas e médias empresas.

Além disso, foi apresentado um plano específico de processamento de IA para o governo do estado, com orçamento de R\$ 500 milhões e previsão de economia de 40% no consumo de energia do setor público.

No interior, o desenvolvimento ganha contornos físicos com a criação do Distrito Empresarial de Mossoró. O projeto ocupará uma área superior a dez hectares e tem como meta atrair novas indústrias para a região.

A expectativa da Sedec é que a ocupação plena do distrito resulte na geração de aproximadamente três mil empregos diretos, descentralizando as oportunidades econômicas do estado para além da Região Metropolitana de Natal.

Energia limpa e o futuro do Hidrogênio Verde

O Rio Grande do Norte também reafirmou sua vanguarda na transição energética com projetos de Hidrogênio Verde. Três plantas estão em fase de licenciamento e instalação, localizadas na região Oeste (Ubarana), em Guamaré e uma unidade de grande porte em Areia Branca.

Estes projetos complementam o hub tecnológico, fornecendo a energia limpa necessária para alimentar os data centers e os novos supercomputadores instalados no estado.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 21/05/2026

TIGER HOLDING ARTICULA INSTALAÇÃO DE TRÊS INDÚSTRIAS CHINESAS NO CEARÁ

Acordo entre a Tiger Holding e investidores da China prevê importação dos equipamentos para todas as fábricas

Por Bruno Brandão - De Fortaleza



O secretário executivo Vicente Ferrer recebeu representantes da Tiger Holding e investidores chineses – Foto: Divulgação

A Tiger Holding, controlada pelo empresário Rodney Soares em parceria com os investidores chineses sócios, quer investir no Ceará. A empresa apresentou à Secretaria do Desenvolvimento Econômico (SDE) um projeto para instalar três plantas industriais no estado, nos setores de tintas, aço, com foco em steel frame, e produtos de limpeza. O plano inclui

ainda a importação de maquinário diretamente da China para equipar as três unidades.

O diferencial do modelo proposto está justamente na origem dos equipamentos. Em vez de adquirir máquinas no mercado nacional ou montar estruturas a partir de componentes locais, o grupo pretende transferir linhas de produção completas da China para o território cearense, uma estratégia que reduz o tempo de implantação e garante tecnologia já validada em escala industrial nos países de origem.

Três frentes de produção

O projeto é dividido em três frentes industriais distintas, cada uma com seu próprio perfil de maquinário e mercado-alvo. A fábrica de tintas é a de maior inovação tecnológica do conjunto: inclui tanto a produção de tintas acrílicas para piso quanto de tintas especiais que, segundo os investidores, ainda não são fabricadas no território nacional. A tecnologia para esse segmento seria transferida diretamente das plantas asiáticas.

A unidade de Steel Frame, sistema construtivo baseado em perfis de aço galvanizado usados na edificação de casas, é apontada pelos próprios empresários como a maior das três. A justificativa é a demanda habitacional crescente na Região Metropolitana de Fortaleza, mercado que os investidores

avaliam como promissor o suficiente para justificar uma planta de maior capacidade produtiva e, conseqüentemente, maior geração de empregos diretos e indiretos.



O sistema Steel Frame, que utiliza perfis de aço galvanizado na construção de habitações, é uma das apostas do grupo para atender à crescente demanda por moradias na Grande Fortaleza – Foto: Divulgação

O terceiro braço do empreendimento, voltado à fabricação de produtos de limpeza, tem perfil de expansão gradual. A ideia é iniciar as operações em escala menor e ampliar a capacidade produtiva conforme o mercado absorver o produto, estratégia comum quando se introduz

maquinário novo em um segmento já estabelecido com marcas consolidadas.

“O maquinário vem lá da China para cá, pois queremos fazer um produto muito bem feito no Brasil, avassalador”, disse Rodney Soares, proprietário da Tiger Holding.

Logística e escolha do município

A escolha do município onde as plantas serão instaladas ainda está em análise técnica pela SDE. A equipe do órgão avalia opções levando em conta acesso à matéria-prima, infraestrutura viária e portuária e, sobretudo, disponibilidade de mão de obra qualificada. O encontro entre o secretário executivo do Comércio, Serviços e Inovação da SDE, Vicente Ferrer, e a comitiva formada pela Tiger Holding aconteceu na sede do órgão estadual. Na ocasião, foram apresentadas as potencialidades do Ceará.

A infraestrutura portuária do Ceará foi um dos argumentos centrais apresentados ao grupo asiático durante a reunião. Para projetos que dependem da importação de equipamentos pesados, como é o caso desta iniciativa, um terminal portuário com capacidade para cargas de grande porte é determinante não apenas na fase de instalação, mas também para o abastecimento contínuo de insumos ao longo da operação.

“Não se trata apenas da instalação de uma fábrica, mas da dinamização de toda uma cadeia de suprimentos e da atração de novas tecnologias para o nosso parque industrial”, aponta Vicente Ferrer, secretário executivo da SDE.

O projeto encontra-se em fase de elaboração documental. Rodney Soares confirmou que os trâmites burocráticos e o planejamento operacional já estão em andamento, o que sinaliza intenção real de execução a curto prazo.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 21/05/2026

EMPRESÁRIOS CELEBRAM VIADUTO DA VITARELLA E COBRAM PACOTE DE INFRAESTRUTURA

Projeto do Viaduto da Vitarella foi financiado pela iniciativa privada e destrava gargalo da BR-101, mas setor defende intervenções complementares para ampliar os ganhos logísticos

Por Mariana Araújo

O anúncio da construção do Viaduto da Vitarella, na BR-101, em Jaboatão dos Guararapes, foi recebido com entusiasmo pelo setor produtivo pernambucano. A obra, considerada uma das intervenções mais aguardadas para a melhoria da mobilidade e da logística na Região Metropolitana do Recife, teve o projeto técnico custeado por um grupo de 30 empresários reunidos na Associação

Atitude Pernambuco, que articulou a iniciativa junto ao poder público e mobilizou empresas instaladas no entorno do Complexo Industrial Portuário de Suape.



Fábrica da Vitarella, em Jaboatão dos Guararapes, é ponto de referência para gargalo viário na BR-101 Sul em Pernambuco. Foto: Vitarella/Reprodução

Com investimento de R\$ 19,6 milhões do governo federal, o viaduto será implantado no km 83,4 da BR-101 Sul, em um dos pontos mais críticos do tráfego no Grande Recife. Pelo trecho circulam diariamente cerca de 45 mil veículos, entre automóveis, ônibus e caminhões que seguem em direção a Suape, ao polo logístico de Jaboatão e ao litoral sul do estado.

A autorização foi formalizada nessa terça-feira (19), em Brasília, durante cerimônia em que a governadora Raquel Lyra e o ministro dos Transportes, George Santoro, assinaram ordens de serviço e autorizações que somam R\$ 473,4 milhões em investimentos rodoviários em Pernambuco.

A região de Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho consolidou-se nos últimos anos como um dos maiores polos de condomínios logísticos do Nordeste, atraindo centros de distribuição de grandes empresas e ampliando o fluxo de caminhões na BR-101. Além disso, pela região também circulam caminhões que transportam cargas para o Porto de Suape.

Articulação empresarial para Viaduto da Vitarella

O presidente da Associação Atitude Pernambuco, Halim Nagem, destacou que o avanço do projeto é resultado de uma mobilização conjunta entre iniciativa privada e setor público. “Nossa contribuição foi mobilizar empresas do Complexo de Suape e do entorno para financiar o projeto técnico entregue ao DNIT e unir forças com a Prefeitura de Jaboatão, o senador Fernando Dueire e o Governo do Estado”, afirmou.



Halim Nagem Neto, fundador da Nagem, é presidente da Associação Atitude Pernambuco. Foto: Arthur Botelho/Folha de Pernambuco

Segundo ele, a obra terá impacto direto na competitividade do estado. “É um investimento que melhora a fluidez do tráfego, reduz congestionamentos e contribui para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida das pessoas”, acrescentou.

Redução de custos e ganhos logísticos

O projeto prevê a construção de um viaduto e de novas alças de acesso, eliminando o retorno em nível atualmente existente no km 83,8 da BR-101. Hoje, quem sai da Estrada da Batalha precisa percorrer um desvio de cerca de dois quilômetros para acessar a rodovia, o que provoca congestionamentos intensos nos horários de maior movimento.

Para o presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste (Fetracon), Nilson Gibson, a obra é fundamental, embora chegue com atraso. “São intervenções que deveriam ter sido feitas há duas décadas. O viaduto é importante, especialmente para o polo logístico de Jaboatão, mas os resultados mais expressivos virão quando outras obras estruturadoras, como o Arco Metropolitano, também estiverem concluídas”, avaliou.

Gibson ressalta que a execução da obra poderá causar transtornos temporários, mas considera que os benefícios futuros compensarão os impactos. “É uma solução que chega tardiamente, mas que certamente vai melhorar a logística e a mobilidade do estado”, disse.

Necessidade de investimentos complementares

A percepção é compartilhada pelo diretor da Agemar, Manoel Ferreira. Segundo ele, a lentidão no trecho eleva o consumo de combustível, reduz o número de viagens e encarece o frete. “O caminhão faz menos viagens e gasta mais combustível. Isso aumenta o custo do transporte. O Viaduto da Vitarella vai agilizar muito esse processo”, afirmou.

Ao comemorar o avanço, o empresário observa que a intervenção precisa ser acompanhada de outras melhorias viárias. “O Viaduto da Vitarella é uma das intervenções mais importantes, mas são necessárias ações complementares para que ela entregue todo o potencial”, destacou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 21/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

CMN APROVA RESOLUÇÃO QUE VIABILIZA R\$ 1 BILHÃO EM CRÉDITO PARA COMPANHIAS AÉREAS

Resolução faz parte das ações do MPor para apoiar o setor em meio à alta do querosene de aviação



Pátio de Aeronaves - Foto: DiegoBaravelli

O Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou, nesta semana, resolução que estabelece as condições para a concessão de até R\$ 1 bilhão em financiamentos destinados ao capital de giro de companhias aéreas brasileiras. A medida integra o conjunto de ações anunciadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para apoiar o setor aéreo diante da alta do querosene de aviação (QAV), um dos principais custos das empresas.

A resolução prevê operações com prazo de até seis meses para pagamento, taxa equivalente a 100% do CDI e limite de financiamento correspondente a até 1,6% do faturamento bruto anual de 2025 de cada empresa, limitado a R\$ 330 milhões. Os recursos serão administrados pelo Banco do Brasil, com risco de crédito integralmente assumido pela União.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a medida segue a lógica de ações adotadas em momentos excepcionais, como as implementadas durante as enchentes no Rio Grande do Sul, e buscam preservar a continuidade de serviços essenciais. “Como o crédito terá garantia da União, foi necessário estabelecer critérios de segurança e responsabilidade financeira para as empresas beneficiadas. Mesmo em uma medida emergencial, é importante preservar o equilíbrio e a responsabilidade nas operações do setor”, afirmou o ministro.

Segundo o secretário nacional de Aviação Civil do MPor, Daniel Longo, a aprovação representa mais uma etapa do esforço do governo federal para preservar a conectividade aérea e garantir estabilidade ao setor. “Estamos atuando para oferecer condições de curto prazo que ajudem as empresas a atravessar um momento de forte pressão de custos. Essa resolução é uma medida concreta para dar liquidez às companhias e preservar a malha aérea do país”, afirmou.

Outras medidas

Além da linha emergencial de crédito, o pacote apresentado pelo MPor inclui outras medidas para apoiar o setor. Entre elas estão a ampliação do prazo para pagamento de tarifas de navegação aérea, discussões sobre mecanismos tributários relacionados ao combustível de aviação e ações para ampliar a previsibilidade regulatória e reduzir custos operacionais do setor.

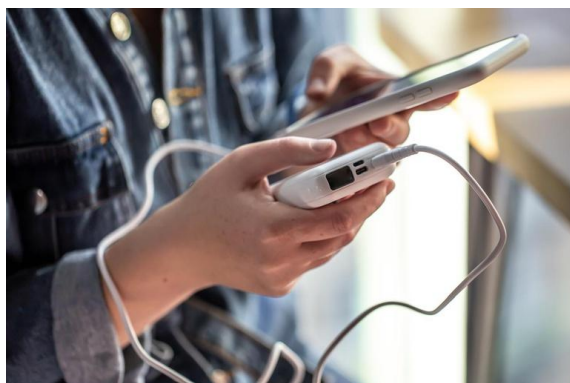
As medidas vêm sendo debatidas pelo MPor, em articulação com outros órgãos do governo federal, companhias aéreas e entidades do setor, diante do aumento dos custos operacionais observado nos últimos meses, especialmente em razão da elevação do preço internacional do petróleo e da variação cambial.

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

Data: 21/05/2026

PASSAGEIROS DEVEM FICAR ATENTOS ÀS NOVAS REGRAS PARA TRANSPORTE DE POWER BANKS EM VOOS

Campanha do MPor, da Anac e da Abear esclarece limites e orienta como levar carregadores portáteis de forma segura nos aviões



As medidas alteram os procedimentos de segurança e estabelecem limites para o embarque do item. Foto: Divulgação

Quem pretende viajar de avião com carregadores portáteis deve ficar atento às novas regras para o transporte de carregadores portáteis (power banks) nas aeronaves. As medidas, adotadas pelas companhias aéreas, com base em diretrizes da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), alteram os procedimentos de segurança e estabelecem limites para o embarque desses equipamentos.

Pelas novas regras, cada passageiro poderá transportar até dois equipamentos com capacidade de até 100 Wh, cerca de 27 mil mAh. Os aparelhos entre 100 Wh e 160 Wh dependem de autorização prévia da companhia aérea, feita no balcão do check-in. Já aparelhos acima desse limite não podem ser transportados em voos.

Os passageiros devem ficar atentos também na acomodação. O power bank deverá ser transportado obrigatoriamente dentro da mochila, bolsa ou item pessoal, guardado sob o assento à frente do passageiro ou nos bolsões do assento. Esses equipamentos não poderão ser acomodados no compartimento superior, junto às malas de mão.

As orientações também determinam que os power banks não devem ser conectados às entradas USB das aeronaves durante o voo. O envio dos carregadores na bagagem despachada continua proibido.

As medidas foram adotadas seguindo recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (Oaci), que recebeu relatos de incidentes, como princípios de incêndio a bordo.

Mais informações estão disponíveis no portal Tem Regra (<https://temregra.com.br/>) que reúne todas as informações sobre o transporte dos equipamentos e disponibiliza uma calculadora que converte a capacidade dos carregadores de mAh para Wh, ajudando os usuários a verificarem se os aparelhos estão dentro dos limites permitidos para embarque.

O que muda para os passageiros

- Cada passageiro pode transportar até dois power banks de até 100 Wh (cerca de 27 mil mAh);
- Equipamentos entre 100 Wh e 160 Wh precisam de autorização;
- Aparelhos acima de 160 Wh não podem ser transportados;
- Devem permanecer na mochila, bolsa ou item pessoal durante o voo;
- Não podem ser colocados no compartimento superior da aeronave;
- Continua proibido o envio na bagagem despachada;
- Não devem ser conectados às entradas USB da aeronave durante o voo.

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

Data: 20/05/2026

MINISTRO TOMÉ FRANCA APRESENTA BALANÇO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS EM HIDROVIAS E ANUNCIA AGENDA PARA 2026

Titular da pasta de Portos e Aeroportos apresenta avanços da navegação interior, da cabotagem e da infraestrutura hidroviária, além de projetos estratégicos previstos para os próximos anos

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, apresenta nesta quinta-feira (21), às 9h, o balanço das principais ações, investimentos e avanços da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação desde a sua criação, há dois anos. O evento terá também o anúncio da agenda estratégica prevista para o modal hidroviário para o segundo semestre de 2026. A cerimônia será realizada no auditório do Ministério de Portos e Aeroportos, que fica localizado no Bloco R da Esplanada dos Ministérios, em Brasília.

Durante o evento, serão apresentados dados sobre o crescimento do transporte hidroviário e da cabotagem no país, investimentos em infraestrutura hidroviária, obras de dragagem e derrocamento, ampliação de terminais fluviais, modernização de eclusas e avanços no Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A apresentação também vai destacar os projetos de concessão de hidrovias previstos para o próximo ano, iniciativas voltadas à descarbonização do transporte aquaviário e ações de fortalecimento da indústria naval brasileira.

Credenciamento

Profissionais de imprensa, interessados em acompanhar a cerimônia, devem solicitar credenciamento pelo e-mail: ascom@mpor.gov.br, informando nome completo, CPF e veículo de imprensa.

Serviço

Evento: Apresentação dos resultados da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação

Data: Quinta-feira, 21 de maio

Horário: 9h

Local: Auditório Lourenço Chebab, do Ministério de Portos e Aeroportos, Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Subsolo, Brasília/DF

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

Data: 20/05/2026

MPOR PRORROGA INSCRIÇÕES PARA A 7ª EDIÇÃO DO PRÊMIO PORTOS + BRASIL

Candidaturas podem ser feitas até 30 de junho; iniciativa reconhece avanços em gestão, inovação, produtividade e igualdade de gênero no setor portuário



Inscrições seguem até 30 de junho. Foto: Divulgação/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prorrogou as inscrições para a 7ª edição do Prêmio Portos + Brasil. As candidaturas poderão ser realizadas até o dia 30 de junho. A premiação anual, organizada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), tem o objetivo de reconhecer e incentivar melhorias na gestão e na produtividade dos portos brasileiros.

Podem participar da iniciativa portos públicos organizados, terminais arrendados e de Uso Privado (TUP) que, nesta edição, serão avaliados em seis categorias: Ranking do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP), Avanço no Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP), Igualdade



de Gênero, Inovação, Crescimento da Movimentação Total (variação absoluta) e Crescimento da Movimentação Total (variação percentual).

Os participantes premiados serão convidados para a cerimônia de premiação e receberão os troféus do Portos + Brasil 7ª edição com a identificação da categoria e a colocação obtida.

Detalhes das categorias

Ranking IGAP: reconhece o desempenho e incentiva melhorias na gestão dos Portos Públicos Organizados. A mensuração é feita por meio do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP). As três empresas com as maiores notas, em ordem decrescente, recebem o Troféu Portos + Brasil e se classificam nos três primeiros lugares do Ranking IGAP. O 1º colocado também será premiado com o Troféu Itinerante Portos + Brasil.

Avanço IGAP: reconhece as Autoridades Portuárias que apresentaram os maiores avanços no resultado do IGAP de 2026, em relação a 2025. As três melhores classificadas no ranking serão premiadas com o Troféu Portos + Brasil.

Igualdade de Gênero: vinculada à política pública de promoção da Agenda 2030, em desenvolvimento pela Secretaria Nacional de Portos, a iniciativa tem como escopo os Princípios de Empoderamento das Mulheres (Women's Empowerment Principles – WEP), da ONU, com ênfase no Princípio 1: “Estabelecer liderança corporativa de alto nível pela igualdade de gênero”.

São elegíveis à categoria os Portos Públicos Organizados, os terminais arrendados e os TUPs. Será concedido o Troféu CIG Portos + Brasil a uma empresa gestora de porto organizado, a uma empresa gestora de arrendamento e a uma empresa gestora de TUP, que obtiverem a melhor pontuação, conforme os critérios estabelecidos no item 5.4 do edital.

Categoria Inovação: busca fomentar, de forma estruturada e contínua, a cultura de inovação nas Autoridades Portuárias, arrendatárias e TUPs. A iniciativa valoriza o desenvolvimento de soluções inovadoras, a melhoria da qualidade e maturidade dos projetos, a capacitação técnica e gerencial e a adoção de boas práticas de governança e gestão da inovação.

Categorias Crescimento da Movimentação Total (variação absoluta e variação percentual): levam em consideração os maiores aumentos absolutos e os maiores aumentos percentuais na movimentação total de cargas entre o ano 2024 e o ano 2025. O objetivo é reconhecer os esforços das gestões de instalações portuárias em melhorar sua produtividade.

Serviço

- **O quê:** 7ª edição do Prêmio Portos + Brasil
- **Prazo de inscrições:** até 30 de junho de 2026
- **Quem pode participar:** Portos Públicos Organizados, terminais arrendados e Terminais de Uso Privado (TUPs)
- **Categorias:** Ranking IGAP, Avanço IGAP, Igualdade de Gênero, Inovação, Crescimento da Movimentação Total (variação absoluta) e Crescimento da Movimentação - Total (variação percentual)
- **Edital completo e inscrições aqui!**

<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2026/05/Edital2PrmioPortosBrasil.pdf>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 20/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA NOVO COMPLEXO VIÁRIO EM CUBATÃO (SP), NESTA SEXTA-FEIRA (22)

Obra recebeu R\$ 70,8 milhões e moderniza a integração entre ferrovia, trânsito e pedestres na região

O ministro dos Transportes, George Santoro, entrega, nesta sexta-feira (22), o novo Complexo Viário de Cubatão (SP), composto por um viaduto rodoferroviário, passarelas de pedestres e rotatória de veículos.

A concessionária Rumo Malha Paulista executou as intervenções, que somam cerca de R\$ 70,8 milhões e integram um pacote de recursos previsto na renovação antecipada do contrato de concessão firmado com o Governo do Brasil.

As obras, iniciadas em novembro de 2024 em um ponto estratégico para o escoamento de cargas, garantem mais fluidez ao trânsito, reduzem o tempo de espera durante a circulação de trens de carga e ampliam a segurança viária para moradores e motoristas que utilizam o trecho diariamente.

Cobertura de imprensa

Não é necessário credenciamento prévio para jornalistas interessados na cobertura do evento.

Serviço

Entrega do Viaduto Rodoferroviário, Rotatória e Passarelas de pedestres

Data: 22 de maio (sexta-feira)

Horário: 10h

Local: Viaduto Rodoviário na Vila Santa Rosa, Avenida Pedro José Cardoso, 747 – Cubatão/SP

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

Data: 21/05/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA CARTEIRA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS EM NOVA YORK

Comitiva brasileira destacou projetos ferroviários e rodoviários para ampliar investimentos em infraestrutura e logística no Brasil



Em Nova York, Ministério dos Transportes apresenta carteira de concessões rodoviárias e ferroviárias com potencial de ampliar investimentos em infraestrutura e logística no Brasil. - Foto: Divulgação/MT

operadores e fundos internacionais interessados nas oportunidades previstas para os setores rodoviário e ferroviário brasileiros.



Representaram o Ministério a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, e a diretora do Departamento de Obras e Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), Maryane Araujo.

Realizada em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a missão incluiu reuniões bilaterais, roadshows e encontros estratégicos com grandes fundos globais, operadores de infraestrutura e representantes do mercado financeiro internacional.

Atualmente, a carteira de concessões do Ministério dos Transportes soma 32 projetos rodoviários contratados, com previsão de mais de R\$ 396 bilhões em investimentos voltados à ampliação da infraestrutura nacional e ao fortalecimento de corredores estratégicos de integração regional.

“Estamos apresentando ao mercado projetos com contratos modernos, matriz de risco mais equilibrada, segurança jurídica e previsibilidade. Esse roadshow reforça a confiança dos investidores na capacidade do Brasil de estruturar concessões cada vez mais competitivas e atrativas”, afirmou a secretária Viviane Esse.

Ferrovias

No setor ferroviário, o Ministério dos Transportes apresentou a nova Política Nacional de Concessões Ferroviárias e a carteira de projetos prevista para 2026, considerada um dos maiores ciclos de investimentos do setor nas últimas décadas.

A carteira ferroviária apresentada pelo Ministério prevê oito leilões e cerca de R\$ 160 bilhões em investimentos. Os projetos fazem parte da estratégia do Governo do Brasil de ampliar a participação do modal ferroviário na matriz logística brasileira, passando dos atuais 17,7% para 34,6% até 2035, conforme previsto no Plano Nacional de Logística (PNL 2035).

“A missão em Nova York foi uma oportunidade importante para apresentar ao mercado a maior carteira de projetos ferroviários do país, com potencial de movimentar cerca de R\$ 600 bilhões no setor nos próximos anos, além de ouvir investidores sobre como tornar esses empreendimentos ainda mais atrativos, seguros e alinhados às demandas internacionais”, destacou a diretora do Departamento de Obras e Projetos da SNTF, Maryane Araujo.

Entre os destaques apresentados aos investidores estiveram a Ferrogrão, com potencial para movimentar 66 milhões de toneladas por ano, e a Malha Oeste, corredor estratégico de integração bioceânica entre Brasil e Chile.

Durante as apresentações, o Ministério também destacou os mecanismos estruturados para ampliar a atratividade dos projetos ferroviários, incluindo instrumentos de mitigação de riscos, debêntures incentivadas, fundos de viabilidade, financiamento do BNDES e diretrizes voltadas à sustentabilidade socioambiental.

Outras agendas

Entre os compromissos da agenda em Nova York, o Ministério dos Transportes também participou do GRI Brazil Infra Summit 2026, onde foram apresentadas as oportunidades de investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil e os avanços promovidos pelo Governo do Brasil na estruturação dos contratos de concessão.

Outro destaque da missão foi a participação da diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, que apresentou novas medidas voltadas à financiabilidade das concessões, incluindo a ampliação da atuação do banco no financiamento do equity dos projetos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 20/05/2026

MINISTRO DOS TRANSPORTES DEFENDE INTEGRAÇÃO ENTRE GOVERNOS PARA FORTALECER LOGÍSTICA DO PAÍS

Durante o Congresso Consad de Gestão Pública, George Santoro destacou a participação das 27 unidades da Federação na construção do Plano Nacional de Logística 2050



Participação no Consad reforçou o papel da cooperação federativa na infraestrutura de transportes. - Foto: Michel Corvello/MT

O ministro dos Transportes, George Santoro, destacou durante o Congresso Consad de Gestão Pública, nesta quarta-feira (20), em Fortaleza (CE), que a união entre instituições públicas, privadas, sociedade civil, bancos multilaterais e demais entidades gera maior eficiência na destinação do orçamento para projetos essenciais ao funcionamento da logística nacional.

“Projetos conjuntos, de forma colaborativa, fazem com que haja economia dos recursos públicos e deem mais eficácia ao uso do orçamento. O Ceará está totalmente integrado a essa política. Nossa estrutura tem sido desenvolver projetos em conjunto com o estado, em plena harmonia, para termos corredores logísticos funcionais”, afirmou George Santoro.

Durante o evento, o chefe da pasta destacou que o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050 será lançado em breve e, pela primeira vez, contará com a participação das 27 unidades da Federação na estruturação da matriz de transportes do país.

“Infraestrutura e logística unem territórios, povos e culturas. Mas, para que possamos cumprir nossas missões institucionais, precisamos construir pontes e viadutos. E, para fazer isso, é fundamental uma governança colaborativa. De maneira inédita no Brasil, todos os estados entraram no planejamento logístico do país, que vamos divulgar em breve”, disse George Santoro.

O ministro também anunciou que houve um acordo entre órgãos das esferas federais e estaduais para autorizar o compartilhamento, em nível nacional, das informações dos conhecimentos eletrônicos de transporte.

Corredores logísticos

O Ministério dos Transportes estrutura projetos voltados ao Matopiba, região formada por áreas do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, com foco em ampliar a capacidade logística para o escoamento da produção agrícola.

O ministro também divulgou a maior carteira de concessões rodoviárias e ferroviárias da história do país, com 23 leilões de estradas já realizados. Entre os próximos projetos da carteira está o certame do trecho entre Feira de Santana (BA) e Salgueiro (PE), chamado de Rota dos Sertões, previsto para 28 de maio.

“A tendência é fechar o segundo semestre com vários leilões ferroviários, recuperando a infraestrutura local, conectando cidades e colocando no mercado empreendimentos abandonados no Nordeste. Hoje, a região possui uma rede de quase 12 mil quilômetros, mas menos de mil quilômetros estão em operação. Isso vai mudar”, complementou Santoro.

Transnordestina

Ainda no estado, o ministro acompanhou o avanço das obras da Transnordestina no Ceará, com visitas em Itapiúna, Senador Pompeu e Acopiara.

“São 700 quilômetros da Transnordestina já em andamento e em operação. Conseguimos a licença para o próximo trecho e, neste momento, todos os segmentos da ferrovia estão em obras. É a maior



obra ferroviária do país, com 10 mil trabalhadores envolvidos e quase R\$ 10 bilhões em investimentos em infraestrutura no Nordeste. Trata-se de um empreendimento emblemático, aguardado há muito tempo e financiado com recursos dos fundos de desenvolvimento da região”, finalizou George Santoro.

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

Data: 20/05/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TECON SANTOS 10 NÃO PODE ESPERAR MAIS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A infraestrutura portuária brasileira, historicamente estrangulada por impasses burocráticos e idas e vindas regulatórias, recebeu nessa quarta-feira um sinal claro de rumo, mas que vem acompanhado de um perigoso cronograma de atrasos. A declaração do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, confirmando que o Governo Federal unificou sua posição sobre o modelo de concorrência do Tecon Santos 10 — o megaterminal de contêineres de R\$ 6,5 bilhões projetado para o Porto de Santos (SP) — encerra o debate interno no Executivo. Contudo, ao redesenhar as regras de participação e acenar com um eventual retorno do processo ao Tribunal de Contas da União (TCU), o Governo coloca em risco o cumprimento do leilão ainda em 2026. É imperativo que o processo seja agilizado imediatamente para garantir que o certame ocorra antes que o calendário eleitoral pare o País.

A nova diretriz desenhada pela Casa Civil e pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) aposta em uma etapa única de leilão, permitindo que grandes armadores e operadores que já atuam em Santos participem desde o início, sob a condição de desinvestimento posterior em caso de vitória. Trata-se de uma visão que prioriza a atratividade financeira e a escala global do porto, divergindo do modelo de restrições prévias defendido anteriormente pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e referendado pelo próprio TCU. Se a proposta governamental possui embasamento técnico e representa a política pública escolhida pela atual gestão, que ela seja tratada com a máxima urgência jurídica pelas agências e órgãos de controle. O que o maior complexo portuário da América Latina não suporta é ver um investimento desse calado transformado em refém da paralisia administrativa.

O principal argumento para a aceleração do rito é a proximidade das eleições. Historicamente, o período que antecede o pleito contamina debates técnicos com paixões políticas, esvazia o foco dos ministérios e estende prazos contratuais de forma indefinida, sob o manto da prudência eleitoral. Adiar o leilão de novembro para o final do ano ou, pior, para 2027, significaria empurrar Santos para a fila da obsolescência logística em um momento em que o comércio global exige calados profundos e terminais rápidos. A Antaq precisa dar celeridade ao tratamento da nota técnica da Casa Civil e o TCU deve adotar um rito sumário de análise, considerando que o projeto original já passou pelo crivo da corte.

A meta governamental de publicar o edital entre julho e agosto para realizar o leilão em novembro é o limite do aceitável, mas o ideal seria antecipar esse horizonte. Garantir quatro novos berços de atracação na região do Saboó e injetar R\$ 6,5 bilhões na economia paulista e nacional são metas urgentes demais para ficarem sujeitas às conveniências do calendário político. O Governo definiu sua tese; cabe agora ao Estado demonstrar eficiência institucional. Destruir o Tecon Santos 10 antes que as urnas monopolizem as atenções do País é o teste definitivo de que o Brasil sabe priorizar o crescimento estrutural acima do ciclo político.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

INSIGHT - PLANEJAMENTO - ESTATÍSTICAS PORTUÁRIAS: INSTRUMENTO DE GESTÃO, PLANEJAMENTO OU DE MARKETAGEM?

“Não se gerencia o que não se mede, não se mede o que não se define, não se define o que não se entende, e não há sucesso no que não se gerencia”

William Edwards Deming (1900-1993 – Estatístico e professor universitário norte-americano, “pai” da cultura da qualidade)

“... o que é bom a gente fatura, o que é ruim a gente esconde”

Rubens Ricupero (jurista, historiador, diplomata e ex-ministro de Estado do Brasil, falando sobre como tratar os resultados de uma gestão pública em entrevista na tv, sem saber que as câmeras já transmitiam sua fala)

Dados portuários vêm evoluindo muito no Brasil nas últimas décadas. Tanto no que concerne à coleta, à sistematização, ao arquivamento e à disponibilização, quanto à diversificação de canais/veículos para acesso público. Assim, há hoje a possibilidade de se buscar dados panorâmicos do setor em fontes oficiais (como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq, a mais tradicional, sucessora do Geipot - Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, do Ministério dos Transportes nessa tarefa; e o Observatório Nacional de Transporte e Logística - ONTL/InfraSA); como também recortes específicos em painéis de entidades, como a Associação de Terminais Portuários Privados - ATP o faz há quase 10 anos e, futuramente, os “dados certificados” do Instituto Brasileiro de Infraestrutura-IBI. Ademais, há aqueles individualizados em sites de administrações portuárias (portos públicos) e de terminais de uso privado (TUPs). Ou seja, como a possibilidade de obtê-los vai se ampliando, passou a ser possível cotejá-los; eventualmente corrigi-los. Isso é muito bom!

O mesmo não pode ser dito em relação a análises de dados; às informações deles emergentes. Nesse campo ainda engatinhamos, o que limita e compromete a compreensão dos fenômenos/ processos do setor (usando as conceituações de Richard Wurman, no seu clássico “Ansiedade de Informação: como transformar informação em compreensão” - 1999).

Quem, por exemplo, deseja saber o fluxo de contêineres no Porto de Santos (SP) em 2025, se buscar as estatísticas divulgadas pela Antaq, é informado que nele foram movimentados 4,05 milhões de TEUs. Já se optar pelas da Autoridade Portuária de Santos (APS), se deparará com 5,91 milhões de TEUs (46% mais!). Qual das informações é a correta?

Difícil que qualquer dos dados, em si, esteja numericamente errado. Então por que informações tão díspares? A resposta não é meridianamente clara em nenhuma das duas divulgações; tampouco simples. Requer investigação, lupa/zoom sobre as definições e os conceitos por trás dos números, operações aritméticas acessórias, paciência e trabalho – que fica como dever de casa para o leitor!

Dito de outra forma: os dados estão disponíveis (cada vez mais disponíveis!), mas a maioria das informações necessárias para gestão e planejamento (ainda) precisa ser garimpada; precisa ser compreendida. Mesmo muitas das mais básicas.

Em contraposição, tanto narrativas de “sucesso” (recordes, principalmente) como dados que as fundamentam são disponibilizados nas páginas de abertura dos sites e redes sociais das administrações portuárias e TUPs, logo nos primeiros dias do mês subsequente. Essas informações alimentam a maioria dos veículos de comunicação e influenciadores que se dedicam ao setor. Bem entendido; obviamente: narrativas e casos de “sucesso”; como manda o manual da marketagem. Não sendo esse o caso, os respectivos dados são friamente registrados nas abas correspondentes, sem manchetes ou pop-ups. Sem destaque.



A métrica mais usual para avaliação de desempenho portuário (ou mais mencionada) é o volume movimentado; ainda que por vezes haja menção a valores e produtividade. Como consequência, os dados mais destacados são toneladas ou TEUs. E, como metodologia, comparam-se os dados de um determinado mês (ou acumulado no ano até ele) com seu anterior.

Essa prática (métrica, dados, metodologia), amplamente disseminada no setor portuário brasileiro, intenta refletir evoluções de seu desempenho. Mas, como estruturada, acaba indo pouco além de informar que tal porto/terminal tem condições de movimentar aquele volume, que tem tal capacidade de oferta; apesar de que a marketagem procura veicular, subliminarmente, ideia/mensagem e ações exitosas; de excelência de gestão.

OS DADOS ESTÃO DISPONÍVEIS (CADA VEZ MAIS DISPONÍVEIS!), MAS A MAIORIA DAS INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS PARA GESTÃO E PLANEJAMENTO (AINDA) PRECISA SER GARIMPADA; PRECISA SER COMPREENDIDA. MESMO MUITAS DAS MAIS BÁSICAS

POR QUE NÃO NO INÍCIO DE JULHO PRÓXIMO, AO INVÉS DE SE DIVULGAR A MOVIMENTAÇÃO DE SOJA OU CONTÊINERES DE JUNHO (OU ATÉ JUNHO) DO PORTO-X, A INFORMAÇÃO COM MAIOR DESTAQUE NÃO SEJA A MÉDIA MENSAL DOS ÚLTIMOS 12 MESES? A MARKETAGEM TALVEZ NÃO GOSTE MUITO DA IDEIA, MAS CERTAMENTE A GESTÃO E O PLANEJAMENTO AGRADECERÃO. SERÃO BENEFICIADAS

Dados de um mês, de poucos meses, na verdade, estão muito mais correlacionados à demanda; em particular ao comércio exterior. Não parece que eles embutem, ou até refletem mais efeitos transitórios de geopolítica e/ou mercados? Supersafras de grãos ou antecipação de vendas brasileiras para aproveitar preços internacionais favoráveis; decisão chinesa de aumento de estoque estratégico de alguma commodity; desarranjo na distribuição de contêineres em função do acidente no Canal de Suez; quebra de safra de laranja por seca na Flórida; fechamento do Estreito de Ormuz; etc.?

Durante a pandemia, a sociedade brasileira foi apresentada a uma tradicional ferramenta estatística: a média móvel. Seu principal benefício foi permitir transcender-se às contabilizações de infectados e óbitos e identificar tendências de evolução do processo; bem como aferir o impacto, p.ex, da introdução das vacinas sobre o universo de infectados.

A média diária dos últimos 7 dias, de cada um desses dados, era amplamente divulgada pela mídia e pelas redes sociais, permitindo o melhor gerenciamento do processo. Após algum tempo, a população já tinha se apropriado e lidava com ela como o faz com as previsões meteorológicas, os indicadores de inflação, ou informações de congestionamento de trânsito nas grandes metrópoles. Passou a ser uma linguagem comum entre cientistas, gestores, autoridades, comunicadores e a população em geral. Um importante ativo, portanto!

Entre nós, ela se popularizou na Pandemia da Covid. Mas há muito, é ferramenta estatística utilizada em análises temporais como, p.ex, de engenharia de produção, planejamento e gestão de manutenção (análise de confiabilidade e manutenibilidade), finanças e economia.

No varejo e na indústria, ela auxilia na previsão de demanda, reduzindo riscos de falta ou excesso de estoque.

A média móvel visa suavizar flutuações de curto prazo e identificar tendências em séries históricas. É uma ferramenta simples, quase intuitiva e eficiente; certamente motivo pelo qual tornou-se recurso indispensável para analistas que buscam interpretar padrões e prever comportamentos futuros, melhorando o desempenho de modelos preditivos. Ela funciona como um farol: não prevê o futuro com precisão, mas ilumina o caminho com mais clareza do que olhar-se para números isolados; pontuais.

Seu cálculo é simples; já aprendemos: consiste em calcular-se a média de um conjunto de dados dentro de um período de tempo (semana, no caso da Pandemia) que se desloca continuamente. À medida que novos valores entram (diariamente, naquele caso), os mais antigos são excluídos, permitindo acompanhar-se o comportamento de uma variável sem o "ruído" típico de oscilações de curto prazo.

A mais conhecida e utilizada delas é a média móvel simples, na qual os dados de todos os períodos considerados têm pesos iguais; como o foi no caso da Pandemia. Mas há também média móvel exponencial, na qual, p.ex, dados mais recentes têm peso maior; e a média móvel ponderada, que permite que analistas definam, manualmente, o peso de cada observação.

Um passo adiante

Há notícias de que médias móveis já são utilizadas (com sucesso) em processos de alguns operadores portuários brasileiros. Por que não para os dados estatísticos divulgados mensalmente pelas administrações portuárias, pelos TUPs e pela própria Antaq e pela InfraSA? Certamente não será muito complexo a Antaq incorporar essa ferramenta no seu “Painel Estatístico Aquaviário”, que é dinâmico e já permite relatórios à la carte (personalizados) desde 2014.

Junho está muito em cima. Mas por que não no início de julho próximo, ao invés de se divulgar a movimentação de soja ou contêineres de junho (ou até junho) do porto-X, a informação com maior destaque não seja a média mensal dos últimos 12 meses?

A marketagem talvez não goste muito da ideia, mas certamente a gestão e o planejamento agradecerão. Serão beneficiadas.

Ah! Também a elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL), dos planos mestres, dos planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs) e da modelagem para arrendamentos poderiam ter ganhos, se fosse adotado, ainda que paralelamente às projeções tradicionais, médias móveis anuais dos últimos 10, 5 ou 3 anos. Aliás, poderia também ser o cenário-base para projeções que vêm sendo introduzidas nos relatórios da Antaq, como a de movimentação de contêineres para 2030 na edição de 2025 (pg. 23).

Tal mudança de padrão é tanto metodológica como, principalmente, cultural. Nesse sentido, além da disponibilização periódica da informação (média móvel), a imprensa pode ter uma participação muito importante... como o teve na Pandemia: priorize manchetar a média móvel.

Não se contente com os releases recebidos: exerça o jornalismo investigativo, cobrando a média móvel das administrações portuárias, dos TUPs e da própria Antaq. Fica, desde logo, a sugestão ao BE News.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

POLÍTICA - CÂMARA TERÁ DE EXPLICAR VIAGEM DE MÁRIO FRIAS

Oficial de Justiça do STF não consegue notificar o deputado para prestar esclarecimento

Do Estadão Conteúdo



Mário Frias direcionou emenda parlamentar para ONG ligada à produtora responsável pelo filme do ex-presidente Jair Bolsonaro

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu prazo de 48 horas para a Câmara dos Deputados dar explicações sobre a viagem do deputado Mário Frias (PL-SP) ao Bahrein e aos Estados Unidos.

Em entrevista concedida ontem ao SBT News, Frias disse que, na semana passada, esteve no Bahrein para “propor investimentos no Brasil”, e agora está nos Estados Unidos, onde fará a “prospecção de um investimento em segurança pública”.

O deputado disse que vai voltar ao Brasil nos próximos dias. “Eu tenho passagem de volta para o Brasil. Tenho uma filha de 14 anos no Brasil, a minha esposa está no Brasil. Não devo nada e estou pronto para prestar contas”, completou.

A decisão do ministro Flávio Dino foi assinada, nesta quarta-feira (20), após oficial de Justiça da Corte não conseguir notificar o deputado para prestar esclarecimentos sobre o envio de emendas parlamentares para uma organização não-governamental (ONG) ligada à produtora responsável pelas gravações da cinebiografia do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Até o momento, o servidor já tentou cinco contatos com Frias e seu gabinete.

Na quarta-feira (13) da semana passada, o oficial fez uma ligação telefônica para o gabinete do deputado na Câmara, e a secretária do parlamentar disse que ele “estava em uma missão internacional” e não tem previsão de retorno.

Nesta segunda-feira (18), o servidor foi até o endereço do deputado em Brasília, mas o porteiro do edifício informou que Frias não mora no local há dois anos.

Apontado como produtor-executivo do filme, Frias é alvo de uma apuração preliminar no STF sobre o suposto desvio de finalidade na destinação de R\$ 2 milhões ao Instituto Conhecer Brasil, uma entidade ligada à produtora audiovisual Go Up Entertainment, responsável pelas gravações do filme Dark Horse, que ainda não foi lançado e retrata a trajetória política do ex-presidente.

O caso chegou ao STF por meio de uma representação feita pela deputada Tabata Amaral (PSB-SP).

Frias sustenta que não há irregularidades nas emendas e cita um parecer da Advocacia da Câmara, que atesta a ausência de inconsistências ou vícios formais.

O filme que retrata a vida política de Bolsonaro veio à tona após o site The Intercept revelar que o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) pediu dinheiro ao banqueiro Daniel Vorcaro para financiar as gravações.

Após a divulgação da conversa entre Flávio e Vorcaro, ocorrida em novembro do ano passado, o senador negou ter combinado qualquer vantagem indevida com o banqueiro e disse que os recursos eram privados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/05/2026

POLÍTICA - ALA DO PL CONDICIONA PRESTAÇÃO DE CONTAS A APOIO A FLÁVIO

Membros do partido veem transparência no uso de recursos de Vorcaro no filme sobre Jair Bolsonaro como um fator decisivo para o apoio na eleição

Do Estadão Conteúdo



Dentro do PL, há políticos que acham que Flávio Bolsonaro menosprezou a possibilidade de sua relação com Vorcaro vir à tona

Após a reunião da bancada do Partido Liberal com o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) na terça-feira, 19, uma ala da legenda vê a promessa de prestação de contas do filme “Dark Horse” como um fator decisivo para o apoio ao parlamentar para a presidência da República.

Flávio disse à imprensa que pediu à sua equipe jurídica a prestação de contas do valor investido no filme em 30 dias. As declarações ocorrem após o site The



Intercept Brasil ter revelado a negociação entre Flávio e o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, de R\$ 134 milhões para a cinebiografia do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). De acordo com as reportagens, R\$ 61 milhões foram repassados.

A divulgação de que um contrato vinculado ao ex-deputado Eduardo Bolsonaro e de que o fundo que recebeu os recursos é controlado por aliados dele foi usada por governistas para levantar a suspeita de que pelo menos parte do dinheiro envolva recursos públicos e tenha sido revertido para a sua estadia nos Estados Unidos.

Governistas pediram investigações sobre possíveis irregularidades como lavagem de dinheiro, tráfico de influência e evasão de divisas. Porém, Flávio nega irregularidades e diz que os recursos do fundo não bancaram o irmão para ficar no país americano.

Parlamentares da bancada do PL dizem que Flávio “errou feio” e que deveria ter antecipado aos aliados sobre o seu envolvimento com Vorcaro, para que houvesse tempo de criar uma defesa. Também avaliam que o senador deveria ter admitido a relação com o banqueiro ao ser perguntado sobre o filme horas antes da revelação do Intercept.

Caso é grave

Há uma avaliação ainda de que Flávio subestimou a gravidade de seus contatos com o dono do Banco Master, por não ter ainda em mente que seria pré- -candidato à Presidência da República e por considerar que o empresário tinha uma série de conexões de grande porte. Segundo essa visão, o senador também teria menosprezado a possibilidade de que a sua relação com Vorcaro viesse à tona e errado em insistir em esconder detalhes.

Por outro lado, conta a favor de Flávio uma crença de que ele convenceu parte dos seus apoiadores de que não tinha más intenções nessa relação e de que a lógica da busca por patrocínio ao filme “fez sentido”. A continuidade da defesa da instauração de uma comissão de inquérito no Congresso Nacional ajuda.

Há uma avaliação ainda de que se esperava uma queda pior nas pesquisas, no que não teria se provado pelo menos na pesquisa AtlasIntel. A aposta no forte sentimento “anti-Lula”, a bênção do pai e o sobrenome Bolsonaro são elementos para um entendimento de que Flávio segue o candidato mais viável para chegar ao segundo turno.

Segundo essa análise, os impactos da revelação sobre Flávio se dividem no campo “criminal” e “moral”. O campo criminal, ou seja, a possibilidade de o senador ter de fato cometido infrações em parceria com o banqueiro, seria o cenário mais difícil para apoiá-lo. Já a contradição moral, sobre Flávio ter pedido dinheiro a Vorcaro, é vista como uma dificuldade mais contornável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

POLÍTICA - CAIADO CUTUCA SENADOR E DEPOIS RECUA

Do Estadão Conteúdo

O ex-governador de Goiás Ronaldo Caiado (PSD), pré-candidato à Presidência, negou que tenha proferido uma indireta ao senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) ao falar que pessoas contaminadas não podem chegar ao cargo de presidente.

“Nunca falei nada de forma indireta na minha vida. Cada um tem o direito de se explicar das acusações que pesam sobre ele. O que eu disse são condicionantes para o exercício da profissão de presidente da República. A pessoa tem que estar lá com a posição de independência moral para governar o País e, com isso, resgatar a ordem institucional”, declarou a jornalistas nesta quarta-feira, 20, após participar da Marcha dos Prefeitos, em Brasília.

Mais cedo, durante seu discurso no evento, Caiado mencionou o dono do Master, Daniel Vorcaro, mas não comentou explicitamente a relação entre Vorcaro e Flávio. “Vorcaro contaminou todos os Poderes.



Todos os Poderes estão envolvidos em escândalos”, disse à plateia. “A vida do candidato deve ser pública. A pessoa que está contaminada não tem estatura para sentar na cadeira da presidência da República”, continuou.

Michelle

A ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro evitou falar da crise que assola a pré-campanha a presidente de Flávio Bolsonaro. Ela afirmou que o caso não é assunto dela. “(Sobre) Flávio, você tem que perguntar pra ele”, declarou, recusando-se a responder como ela avaliava o impacto da crise na campanha do enteado. “Nunca falei nada de forma indireta na minha

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

O NOVO DIRETOR

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), entidade que reúne as companhias de navegação de longo curso em atuação na costa do Brasil, conta com um novo diretor-executivo. Trata-se do ex-secretário adjunto do Ministério de Portos e Aeroportos Fábio Lavor, que substituiu o executivo Cláudio Loureiro no cargo. O próprio Lavor anunciou sua nova missão na manhã dessa quarta-feira, dia 20, em sua conta no LinkedIn.

SOLUÇÕES INSTITUCIONAIS

A ascensão de Lavor ocorre em um momento estratégico e traz para a iniciativa privada uma bagagem acumulada em mais de 25 anos de carreira, período no qual ele ocupou postos-chave na formulação de políticas públicas do setor, como as funções de secretário-executivo adjunto do Ministério de Portos e Aeroportos, secretário de Políticas Portuárias e diretor de Outorgas Portuárias. Ao assumir o posto na agremiação patronal, o executivo manifestou o compromisso de aplicar essa experiência na interlocução regulatória e na busca por soluções institucionais voltadas para a ampliação da eficiência e da competitividade portuária nacional.

A FLORESTA E A FERROVIA

A Câmara dos Deputados aprovou, em votação simbólica nesta quarta-feira (20), o Projeto de Lei 2.486/2026, que altera os limites da Floresta Nacional (Flona) do Jamanxim e cria uma nova Área de Proteção Ambiental (APA) no município de Novo Progresso, no sudoeste do Pará. A proposta tramitou em regime de urgência plenária e avança agora para a deliberação do Senado Federal. Na prática, a medida legislativa retoma a redução territorial da Flona para viabilizar a implantação da faixa de domínio e dos trilhos da ferrovia EF-170, conhecida como Ferrogrão, corredor ferroviário projetado para interligar as regiões produtoras de Mato Grosso aos portos fluviais do Arco Norte.

NOVA APA

O texto substitutivo aprovado determina o desmembramento de 486.438 hectares da floresta original — que possuía uma extensão total de 1,3 milhão de hectares — para a consolidação da nova APA do Jamanxim. Com a nova configuração geográfica, a Flona do Jamanxim terá sua área de proteção estrita reduzida para cerca de 814.686 hectares. A matéria estipula ainda que tanto a unidade remanescente quanto a nova área de proteção de uso sustentável continuará sob a tutela administrativa e fiscalização do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), buscando conciliar a governança socioambiental com a execução do investimento logístico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

POLÍTICA - CONGRESSO SE PREPARA PARA DERRUBAR VETO OUTRO DE LULA

Parlamentares de oposição e até da base governista devem liberar doações durante campanha eleitoral

Do Estadão Conteúdo



O presidente do Congresso, Davi Alcolumbre (União-AP), se comprometeu com os municípios a derrubar vetos impostos por Lula na LDO

O Congresso Nacional se prepara para derrubar um veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e liberar doações durante a campanha eleitoral neste ano, driblando a legislação eleitoral. A votação foi pauta para esta quinta-feira, 21, em aceno a prefeitos que lotaram Brasília para a tradicional Marcha dos Prefeitos.

O presidente do Congresso, Davi Alcolumbre (União-AP), se comprometeu com os representantes dos municípios a pautar e derrubar vetos impostos por Lula na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2026, que define as regras do Orçamento da União.

Um dos dispositivos é a possibilidade de doação de dinheiro e bens no meio da campanha eleitoral de 2026. A aprovação foi revelada pelo Estadão. Na prática, a medida dá poder ao governo para efetuar doação de bens, dinheiro e benefícios como cestas básicas, tratores e ambulâncias no meio da campanha. A mudança alcança até mesmo o pagamento de projetos bancados com emendas parlamentares.

O dispositivo diz que as doações de bens e valores não configurarão descumprimento do chamado “defeso eleitoral” - que proíbe a transferência de recursos e doação de bens três meses antes da eleição. A mesma prática foi adotada no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) em 2022.

A única exigência é que haja uma contrapartida do município ou da entidade que vai receber o recurso, que muitas vezes é a disponibilização de um terreno, uma contribuição financeira mínima ou mesmo o compromisso de usar a doação para as ações do poder público.

O governo Lula apoiou a aprovação da proposta na LDO. Depois, o presidente vetou a medida, mas liberou a base governista para derrubar o próprio veto. Ao efetuar o veto, o Poder Executivo afirmou que a proposta “é inconstitucional e contraria o interesse público ao criar exceção à norma de direito eleitoral” e tratar de um tema que não é de competência da LDO.

Acordo

A manobra se soma a um acordo feito entre Lula e o Congresso para pagar emendas parlamentares antes das eleições neste ano. Desde o início do ano, o governo liberou R\$ 25,97 bilhões em emendas para pagamento. Desse total, R\$ 11,4 bilhões já foram efetivamente pagos. A cifra deve crescer até o período eleitoral para o ano todo, estão previstas R\$49,9 bilhões em emendas, além de recursos extras liberados pelo governo diretamente do caixa dos ministérios.

Outro veto que deve ser derrubado é à proposta que libera doações e pagamento de emendas para municípios de até 65 mil habitantes que estão com dívidas atrasadas. Isso permite que prefeituras endividadadas e inadimplentes continuem recebendo recursos, livrando os municípios de punição prevista na legislação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

POLÍTICA - TSE VÊ IA COMO MAIOR DESAFIO DESTE ANO

Presidente Nunes Marques diz que ambiente é quase completamente desconhecido

Do Estadão Conteúdo

No primeiro evento público como presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), nesta quarta-feira, 20, o ministro Kassio Nunes Marques destacou que administrar a Corte em um ano de eleições

gerais, diante dos avanços da inteligência artificial, “é um desafio que não será pequeno”. Segundo ele, para os magistrados, “trata-se de um ambiente ainda quase completamente desconhecido”.

“A democracia exige confiança e diante dos desafios da inteligência artificial, também conhecida por IA, cabe a todos nós assegurarmos que a tecnologia seja instrumento de cidadania e não de manipulação. De transparência e não opacidade. De inclusão democrática e não de distorção da vontade popular”, disse o ministro na abertura do seminário “Seta Debate - Inteligência Artificial nas Eleições 2026”, em Brasília.

Para Nunes Marques, a transformação digital atinge diretamente o ambiente de formação da vontade popular, já que os processos se tornaram mais dinâmicos e é possível espalhar “mentiras tecnicamente otimizadas” com o uso da IA.

“O eleitor deixa de ser alcançado apenas como cidadão e passa a ser também interpretado como um conjunto de dados, preferências presumidas, vulnerabilidades emocionais e probabilidades de reação. Esse é um desafio institucional de enorme relevância”, afirmou.

O magistrado também demonstrou estar preocupado com os avanços de vídeos deepfakes, ou seja, conteúdos feitos com IA que imitam de forma realista a voz, o rosto ou os movimentos de uma pessoa, facilitando a disseminação de informação falsas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/05/2026

POLÍTICA - PARECER SOBRE O FIM DA ESCALA 6X1 É ADIADO

Em meio à pressão pela transição de 10 anos, apoiada pela oposição e pelo centrão, apresentação do relatório ficou para segunda-feira

Do Estadão Conteúdo



O deputado Sérgio Turra (PP-RS) apresentou emenda na qual fim da escala 6x1 só entraria em vigor dez anos após a promulgação da PEC

A Comissão Especial que analisa as propostas de redução da jornada de trabalho das atuais 44 horas para 40 horas semanais e do fim da escala 6x1 adiou, para a próxima segunda-feira (25), a apresentação do parecer do relator, o deputado Leo Prates (Republicanos-BA). Pelo cronograma original, o relator divulgaria seu texto nesta quarta-feira (20).

O adiamento ocorre em meio à pressão de setores do empresariado e de partidos da oposição e do chamado Centrão, que reúne legendas da direita tradicional, para incluir uma regra de transição de 10 anos, com redução do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para os trabalhadores e exclusão de categorias consideradas essenciais.

O presidente da Comissão, deputado Alencar Santana (PT-SP), informou que precisa de mais tempo para negociar a regra de transição, mas que a data da votação do texto, previsto para o dia 26 de maio na Comissão, está mantida.

“Se tivesse a definição, o relatório seria apresentado amanhã [dia 20]. Mas ainda não há. Há diálogos, sem dúvida alguma. São pontos a serem esclarecidos, são pontos a serem acordados, mas o sentimento, sem dúvida alguma, em especial, digo ao trabalhador, é que é pensando em você”, afirmou Santana.

O adiamento foi definido após reunião do relator, na noite desta terça-feira (19), com o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e o líder do governo na Casa, deputado Paulo Pimenta (PT-RS).



Emendas ao projeto

Uma das emendas apresentadas pelo deputado Sérgio Turra (PP-RS), que conta com assinatura de 176 deputados, afirma que o fim da escala 6x1 só entraria em vigor dez anos após a promulgação da emenda constitucional. A sugestão ainda exclui da redução da jornada trabalhadores considerados “essenciais”.

“Sendo consideradas [essenciais] aquelas cuja interrupção possa comprometer a preservação da vida, da saúde, da segurança, da mobilidade, do abastecimento, da ordem pública ou da continuidade de infraestruturas críticas, serão definidas por lei complementar e terão jornada máxima de quarenta e quatro horas semanais”, diz o texto da emenda.

Além disso, a emenda reduz de 8% para 4% a contribuição patronal ao FGTS e isenta temporariamente a contribuição das empresas à Previdência Social, que atualmente é de 20% sobre o salário.

A lista de deputados que apoiam a emenda inclui, principalmente, parlamentares do PL (61), PP (32), União (23), Republicanos (17) e MDB (13).

O governo tem defendido uma proposta sem regra de transição e sem redução de salário. O relator tem defendido uma posição intermediária com uma transição entre 2 a 4 anos de duração, segundo revelou para o jornal Folha de São Paulo.

A outra emenda apresentada à PEC 221 de 2019, de autoria de Tião Medeiros (PP-PR), com apoio de 171 deputados, também prevê uma transição de 10 anos, além de excluir da redução da jornada de 44 para 40 horas trabalhadores de setores considerados “essenciais”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

POLÍTICA - ERIKA REJEITA NEGOCIAÇÃO DE COMPENSAÇÕES

A deputada federal Erika Hilton (PSol-SP) disse nesta quarta-feira (20) que o governo não irá negociar emendas apresentadas por partidos de oposição para alterar a PEC do fim da escala 6x1 que resultem em aumento da jornada de trabalho.

“O governo vai dar aquilo que cabe para ser dado. Esse tipo de compensação, desoneração da folha, não há espaço para este tipo de negociação. Não haverá nenhuma entrega a mais além da necessária, que é dar ao trabalhador brasileiro um dia a mais de descanso”, disse a deputada no programa Alô Alô Brasil, apresentado por José Luiz Datena, na Rádio Nacional.

“O pequeno empreendedor, o pequeno empresário, não é aquele que está fazendo todo esse espetáculo [da alteração da PEC], não é ele que está ligado a esses deputados que querem apresentar transição em dez anos, que querem aumentar a carga trabalhista para 52 horas,” acrescentou.

Para Erika, questões específicas podem ser acordadas para garantir uma transição sem grandes problemas.

“É possível trabalhar algum tipo de isenção tributária, defender e fortalecer as convenções coletivas. O Projeto de Lei virá para dar uma regulamentada e entender as particularidades dos setores e garantir que a transição da jornada não traga nenhum tipo de prejuízo”.

A deputada disse ainda que o fim da escala 6x1 não trará prejuízos à economia.

“O Dieese, que é uma instituição séria, aponta uma estimativa de criação de mais de 3 milhões de novos postos de trabalho de imediato (após aprovação da redução da jornada)”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TOMÉ FRANCA CONFIRMA POSIÇÃO ÚNICA DO GOVERNO PARA LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Proposta enviada à Antaq permite entrada de grupos já presentes no complexo santista mediante desinvestimento

Do Estadão Conteúdo - Da Redação



Franca rejeitou a interpretação de que a atuação da Casa Civil represente interferência política sobre análises técnicas já conduzidas por órgãos reguladores e de controle

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou nesta quarta-feira (20) que o governo federal mantém uma posição unificada sobre o modelo concorrencial do leilão do Tecon

Santos 10, megaterminal de contêineres projetado para o Porto de Santos. Segundo ele, a proposta encaminhada pela Casa Civil à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prevê que o leilão seja realizado em etapa única, permitindo a participação de armadores e de grupos já instalados no complexo santista, desde que haja compromisso de desinvestimento em caso de vitória no certame.

A nova diretriz foi encaminhada ao Ministério de Portos e Aeroportos por meio de nota técnica elaborada pela Casa Civil e pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O posicionamento diverge da modelagem inicialmente proposta pela Antaq e também do entendimento já manifestado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), que havia validado uma estrutura com restrições à participação de operadores considerados incumbentes.

“A gente só tem uma única posição no governo e é a posição que apresenta novos elementos, elementos que foram apresentados pela nota técnica do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e a agência reguladora que fará o devido tratamento”, afirmou o ministro.

Durante audiência na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Tomé Franca afirmou que o aprofundamento das discussões sobre o formato do leilão é “natural e prudente”, diante da dimensão do empreendimento, considerado pelo governo um dos principais projetos do setor portuário brasileiro.

Segundo o ministro, a eventual adoção de mudanças relevantes na modelagem poderá levar o processo novamente ao TCU, dependendo da avaliação da Antaq sobre o conteúdo encaminhado pela Casa Civil.

“Encaminhamos hoje a nota técnica da Casa Civil [...] Eu não gostaria de cravar uma data para a decisão sobre o edital, porque eu estaria usurpando a competência que a agência tem para análise do processo e, posteriormente, se for necessário, a análise também do Tribunal de Contas da União”, declarou.

Tomé Franca também rejeitou a interpretação de que a atuação da Casa Civil represente interferência política sobre análises técnicas já conduzidas por órgãos reguladores e de controle. Segundo ele, as contribuições apresentadas pelo governo possuem fundamentação técnica.

“Todas as propostas que estão sendo feitas têm um embasamento técnico pertinente. São visões. E cabe sim uma diretriz de política pública, que o governo federal pode apresentar”, afirmou.

O ministro citou ainda entendimento manifestado recentemente pelo próprio TCU sobre alterações substanciais em projetos de concessão. “Se houver o entendimento de que há um novo modelo pela agência reguladora, como foi dito ontem na decisão do ministro sobre o Porto de Itajaí, esse processo precisaria voltar para a análise do Tribunal de Contas”, disse.

Divergências

O Tecon Santos 10 vem sendo alvo de discussões regulatórias e concorrenciais desde o início de sua estruturação, em 2022. Um dos principais pontos de divergência envolve os riscos de concentração econômica no maior porto da América Latina.

A modelagem originalmente elaborada pela Antaq previa que empresas já instaladas no Porto de Santos participassem apenas de uma segunda etapa do leilão. O TCU manteve essa lógica e acrescentou restrições também à entrada de armadores no segundo momento da disputa.

A nova proposta da Casa Civil amplia a possibilidade de participação desses grupos desde a primeira etapa do certame, condicionando a permanência à venda de ativos existentes em caso de vitória.

Neste ano, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) também alertou para riscos concorrenciais de uma eventual ampliação da presença de operadores já estabelecidos no mercado santista.

Questionado sobre possíveis divergências entre a nova diretriz do governo e o posicionamento do Cade, Tomé Franca afirmou que o objetivo é construir um modelo capaz de responder aos questionamentos apresentados pelos diferentes órgãos envolvidos no processo.

Segundo o ministro, o governo trabalha com a expectativa de publicar o edital entre julho e agosto, para viabilizar a realização do leilão em novembro deste ano.

O projeto do Tecon Santos 10 prevê investimentos de cerca de R\$ 6,5 bilhões em uma área de aproximadamente 622 mil metros quadrados na região do Saboó, no Porto de Santos. A concessão terá prazo de 25 anos e contempla quatro berços de atracação para navios de contêineres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - MINISTRO DIZ QUE OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DEVEM COMEÇAR EM 2027

Durante audiência na Câmara, Tomé Franca afirma que projeto superou entraves jurídicos e financeiros após leilão e assinatura do contrato

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O empreendimento substituirá a atual travessia entre Santos e Guarujá, hoje realizada principalmente por balsas ou por um trajeto rodoviário de cerca de 40 quilômetros

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, disse nesta quarta-feira (20) que as obras do Túnel Santos-Guarujá devem começar no início de 2027. Durante audiência na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, o ministro disse que o projeto já superou os principais entraves jurídicos e financeiros após a realização do leilão de

concessão e a assinatura do contrato.



Considerada a maior obra do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a ligação submersa entre Santos e Guarujá contará com investimentos federais de R\$ 6 bilhões e será executada em parceria com o governo do estado de São Paulo.

“O aporte financeiro já foi realizado tanto pela autoridade portuária de Santos quanto pelo governo do estado. O leilão já aconteceu, o contrato já foi assinado e nós devemos ter o início dessa obra que a gente está trabalhando para ser – no primeiro mês de 2027”, afirmou o ministro.

A previsão do governo é de que a operação do túnel tenha início em 2030.

O empreendimento substituirá a atual travessia entre Santos e Guarujá, hoje realizada principalmente por balsas ou por um trajeto rodoviário de cerca de 40 quilômetros. O túnel terá aproximadamente 900 metros de extensão e ficará a 18 metros de profundidade no estuário de Santos.

O projeto prevê três faixas de rolamento em cada sentido, além de uma galeria central destinada à circulação gratuita de pedestres e ciclistas. A estrutura também será preparada para receber futuramente um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Segundo o governo federal, o empreendimento é considerado estratégico tanto para a mobilidade urbana da Baixada Santista quanto para a logística do Porto de Santos. A expectativa é de que cerca de 720 mil moradores da região sejam beneficiados diretamente pela nova ligação seca entre os dois municípios.

O contrato prevê cobrança de pedágio de R\$ 6,15, mas apenas a partir do sexto ano de operação comercial do túnel.

Durante a audiência na Câmara, a deputada Rosana Valle (PL-SP) afirmou que ainda existe desconfiança da população em relação à efetiva execução do projeto, discutido há décadas na região.

“A população está cética. Será que vai sair dessa vez? Porque nós vemos muitas festas políticas de inauguração de obra que ainda nem começou. Então, é uma preocupação bastante válida, porque é uma reivindicação de mais de 100 anos da população”, declarou.

O Túnel Santos-Guarujá é tratado pelo governo federal como uma das principais intervenções de infraestrutura previstas para a Baixada Santista e um dos maiores projetos logísticos em andamento no país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS - EM PRIMEIRA VISITA OFICIAL, FRANCA ACOMPANHA PROJETOS NO PORTO DE SANTOS

Durante audiência na Câmara, Tomé Franca afirma que projeto superou entraves jurídicos e financeiros após leilão e assinatura do contrato

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

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, realiza nesta sexta-feira (22) sua primeira visita oficial ao Porto de Santos. A agenda inclui compromissos em diferentes áreas do complexo, com foco em obras, projetos de expansão e investimentos.

O ministro visitará o terminal da DP World, localizado na margem esquerda do porto. Ele será recebido pelo CEO da companhia, Fábio Siccherino, e por diretores da empresa. Durante o encontro, serão apresentados projetos de ampliação do terminal, incluindo a expansão do cais e a construção de um novo terminal de grãos, desenvolvido em parceria com a Rumo.

À tarde, acompanhado do presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, Tomé Franca seguirá para o Parque Valongo, na região central da cidade. No local, ocorrerá o lançamento do Hub de Inovação do porto, que será instalado no Armazém 7 do parque.

Além disso, o ministro visitará as obras de revitalização do Armazém 3 e acompanhará a operação de reflutuação do navio Professor W. Besnard. Ainda no Parque Valongo, o ministro concederá entrevista à imprensa, quando deverá atualizar o andamento de projetos considerados estruturantes para o Porto de Santos. Entre eles estão o Tecon Santos 10, a concessão do canal de acesso e o túnel Santos-Guarujá.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS – OPINIÃO - O GARGALO OCULTO DOS RECORDES PORTUÁRIOS



BETO UMBUZEIRO
Diretor comercial da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

O sistema portuário brasileiro movimentou, em 2025, o recorde histórico de 1,4 bilhão de toneladas de cargas. O crescimento de 6,1%, na comparação com 2024, reafirma a força avassaladora do nosso comércio exterior e chama a atenção para a necessidade, cada vez maior, de termos infraestrutura e capacidade de armazenagem.

As projeções para 2026 indicam que o ritmo das compras e vendas internacionais não vai diminuir. Pelo contrário, os investimentos de mais de R\$ 47 bilhões previstos pelo Novo PAC, com pelo menos 21 projetos para o setor.

No entanto, o asfalto e o cais não andam na mesma velocidade da demanda. O avanço da movimentação já sufoca a cadeia logística atual, empurrando transportadoras, operadores e armazéns para o limite crítico de suas capacidades operacionais, gerando custos adicionais com atrasos e demurrage que minam a competitividade brasileira.

Neste cenário de pressão extrema, a atuação estratégica da Transbrasa na Baixada Santista deixa de ser um mero suporte logístico e passa a ser uma engrenagem vital. A empresa vem absorvendo o excedente de cargas que os terminais de cais não conseguem reter, transformando espaço físico limitado em eficiência pura por meio de investimentos severos em tecnologia e otimização.

Ao implementar sistemas avançados de gerenciamento e adotar estruturas modulares de rápida implantação, a empresa consegue expandir a capacidade de armazenamento protegido sem depender dos prazos da burocracia imobiliária ou de construções tradicionais. Menos tempo de permanência da carga no chão significa, na prática, multiplicar o espaço disponível.

O futuro do comércio exterior em Santos e no Brasil não será decidido apenas pelo tamanho dos navios que aqui atracam, mas pela inteligência e agilidade das áreas retroportuárias que sustentam essa operação.

O ano de 2026 exige que o setor olhe para além do mar. Empresas que, como a Transbrasa, investem na flexibilidade e na resposta rápida aos gargalos estruturais são as que garantirão que os recordes de movimentação continuem sendo motivo de orgulho, e não de colapso logístico.

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

O FUTURO DO COMÉRCIO EXTERIOR EM SANTOS E NO BRASIL NÃO SERÁ DECIDIDO APENAS PELO TAMANHO DOS NAVIOS QUE AQUI ATRACAM, MAS PELA INTELIGÊNCIA E AGILIDADE DAS ÁREAS RETROPORTUÁRIAS QUE SUSTENTAM ESSA OPERAÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - CÂMARA APROVA PROJETO QUE REDUZ ÁREA DA FLONA DO JAMANXIM PARA VIABILIZAR FERROGRÃO

Texto cria Área de Proteção Ambiental no Pará, permite atividades agropecuárias em áreas consolidadas e segue para o Senado

Do Estadão Conteúdo

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira, 20, o projeto de lei 2.486/2026, que altera os limites da Floresta Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental do Jamanxim, em Novo Progresso, no Pará. O projeto entrou em regime de urgência e foi aprovado em votação simbólica. O texto segue para o Senado.

Na prática, o projeto de lei retoma a redução dos limites da Flona do Jamanxim para passagem da ferrovia EF-170 (Ferrogrão) na área. O substitutivo desmembra 486.438 hectares da floresta, de um total de 1,3 milhão, para conversão em área de proteção ambiental pelo projeto, a Flona do Jamanxim ficará com cerca de 814.686 hectares. O projeto prevê que a Área de Proteção Ambiental do Jamanxim e a Flona do Jamanxim serão administradas pelo Instituto Chico Mendes.

Floresta e o Parque Nacional do Jamanxim foram criados em 2006 para conter a degradação ambiental na região em virtude da rodovia BR-163, que liga Pará ao Rio Grande do Sul. Em 2016, o governo de Michel Temer encaminhou uma Medida Provisória ao Congresso tratando da alteração dos limites da área, mas o tema foi vetado e apresentado sob o projeto de lei 8.107 de 2017. Uma outra lei que trata do tema, a 13.452/17, que reduzia os limites do Parque do Jamanxim tem sua constitucionalidade questionada em ação no Supremo Tribunal Federal (STF).

O governador do Pará, Helder Barbalho (MDB), e demais lideranças do estado acompanharam a votação.

O relator do projeto, deputado federal José Priante (MDB-PA), afirmou que Novo Progresso enfrenta uma situação particular fronteiriça e que possui 90% do território preservado. Priante argumentou que a criação da Flona em 2006 se sobrepôs a outros ordenamentos vigentes sobre a área, que era ocupada produtivamente, o que criou “profundos embaraços” e gerou conflitos agrários. “Estamos propondo a recategorização de um pedaço dessa área e, a partir de então, possamos dar um passo na pacificação e no ordenamento legal, na resolução de um conflito fundiário, sem avançar um metro dentro da floresta. É apenas recategorizar uma área antropomorfizada há décadas”, defendeu Priante.

O relator justificou que o projeto retira da Flona do Jamanxim apenas áreas ocupadas pelos produtores que desenvolvem atividades econômicas e nas quais a floresta já foi convertida e há uso consolidado do solo, criando a partir do redimensionamento APA permitindo o uso agropecuário. “Não se trata de redução de área protegida”, defendeu Priante. O projeto também veda a conversão da floresta para uso agropecuário em um porcentual acima de 20% da posse ou da propriedade.

Remoção

O texto aprovado permite ao governo realocar, em terras disponíveis da União ou do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), na Amazônia Legal, os ocupantes de áreas rurais situadas dentro dos novos limites da Floresta Nacional do Jamanxim, os quais poderão continuar a exercer suas atividades econômicas até receber a nova área. O texto condiciona a titulação das áreas e regularização fundiária à inexistência de desmatamento ilegal na área regularizada.

O projeto permite ainda a realização de atividades minerárias na área da Floresta Nacional do Jamanxim e da Área de Proteção Ambiental do Jamanxim, sendo sujeitas a planos de manejo.

O Ministério do Meio Ambiente e entidades ambientalistas se posicionaram contra o projeto, afirmando que o texto diminui o tamanho da Floresta Nacional do Jamanxim, Unidade de Conservação federal localizada no Pará e que fragiliza a proteção ambiental. O projeto era um dos temas prioritários para a Frente Parlamentar da Agropecuária no âmbito do “Dia do Agro” na Câmara.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

TRANSPORTES - FERROVIAS - STF REMARCA JULGAMENTO SOBRE ÁREA DO JAMANXIM PARA PROJETO DA FERROGRÃO

Supremo retomará análise de ação que questiona lei usada para reduzir parque nacional no Pará e viabilizar ferrovia

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Supremo Tribunal Federal (STF) remarcou para quinta-feira (21) a retomada do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553, que discute a validade da lei que reduziu a área do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para permitir a implantação da Ferrogrão (EF-170), ferrovia projetada para ligar Sinop (MT) ao distrito de Miritituba, em Itaituba (PA). O processo estava previsto para ser retomado nesta quarta-feira (20), mas foi adiado sem detalhamento das razões para a mudança na pauta.

A ação foi apresentada pelo PSOL, que questiona a constitucionalidade da Lei 13.452/2017, resultado da conversão da Medida Provisória 758/2016. Segundo o partido, a retirada de aproximadamente 862 hectares do parque nacional para implantação de faixas de domínio da Ferrogrão e da BR-163 não poderia ter sido realizada por meio de medida provisória.

O julgamento será retomado com o voto-vista do ministro Flávio Dino. Até o momento, o relator da ação, ministro Alexandre de Moraes, e o então presidente da Corte, Luís Roberto Barroso, votaram pela validade da legislação que alterou os limites do parque para viabilizar o empreendimento ferroviário.

Ao apresentar seu voto, Moraes rejeitou a tese de perda de proteção ambiental. Segundo o ministro, dos 977 quilômetros previstos para a Ferrogrão, cerca de 635 quilômetros acompanham o traçado já impactado pela BR-163, o que, na avaliação dele, reduziria os efeitos ambientais da obra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - OBRAS RODOVIÁRIAS EM PE SOMAM R\$ 473 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

Pacote inclui intervenções em rodovias federais, construção de viaduto na BR-101 e revitalização da BR-363 em Fernando de Noronha

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com o Ministério dos Transportes, as intervenções fazem parte da estratégia de recuperação e ampliação da infraestrutura rodoviária federal no estado de Pernambuco

O ministro dos Transportes, George Santoro, assinou, nesta terça-feira (19), ordens de serviço e autorizou o avanço de obras rodoviárias em Pernambuco. As ações somam R\$ 473,4 milhões em investimentos do Governo Federal, por meio do Novo PAC, voltados à melhoria da

segurança viária e da mobilidade no estado.

Entre as intervenções anunciadas estão a manutenção e pavimentação da BR-316/110/PE, no trecho entre Inajá, Ibimirim e Petrolândia; a construção do Viaduto Vitarella, na BR-101/PE, em Jaboatão dos Guararapes; e a revitalização da BR-363/PE, em Fernando de Noronha. Também foi lançado o aviso de licitação para a travessia urbana de Toritama, na BR104/PE.

A manutenção e pavimentação da BR-316/110/ PE contará com aporte de R\$ 387,8 milhões. Com 102,2 quilômetros de extensão, a obra promete melhorar as condições de tráfego e segurança para motoristas que circulam pela região. Já a travessia urbana de Toritama receberá R\$ 34,3 milhões em investimentos e tem como objetivo melhorar o fluxo de veículos na BR-104/PE.

O Viaduto Vitarella terá investimento de R\$ 19,6 milhões e deve impactar a mobilidade da região metropolitana do Recife, especialmente em um dos trechos mais congestionados da BR-101. Em Fernando de Noronha, serão realizados 6,8 quilômetros de requalificação da BR363/PE, com recursos de R\$31,7 milhões.

Segundo o Ministério dos Transportes, as intervenções fazem parte da estratégia de recuperação e ampliação da infraestrutura rodoviária federal em Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

LOGÍSTICA - GRUPO CASAS BAHIA AMPLIA OPERAÇÃO LOGÍSTICA PARA ATENDER SELLERS E INDÚSTRIAS

Companhia expande plataforma CB Full e passa a oferecer serviços de armazenagem, distribuição e transporte para parceiros do comércio eletrônico

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo a empresa, a expansão busca aumentar a utilização da capacidade instalada da malha logística, criando novas fontes de receita a partir de serviços prestados a terceiros

O Grupo Casas Bahia anunciou a ampliação da monetização de sua estrutura logística, transformando a operação criada para abastecer as vendas da companhia em uma nova frente de negócios voltada a sellers, indústrias e parceiros do comércio eletrônico. A estratégia é baseada na expansão da CB Full, plataforma logística da empresa que reúne serviços de armazenagem, separação de pedidos, distribuição e transporte.

Na prática, a companhia passou a oferecer ao mercado parte da infraestrutura construída para atender suas próprias operações de varejo. Entre os serviços disponibilizados estão soluções de fulfillment — modelo em que a empresa assume etapas como estocagem, separação, embalagem e envio dos produtos vendidos online — além de operações de cross-docking, sistema em que as mercadorias passam rapidamente por centros de distribuição antes de seguirem para entrega, reduzindo a necessidade de armazenagem prolongada.

Segundo a empresa, a expansão busca aumentar a utilização da capacidade instalada da malha logística, criando novas fontes de receita a partir de serviços prestados a terceiros. A operação também inclui modalidades voltadas a sellers que atuam simultaneamente em diferentes marketplaces.

O Grupo Casas Bahia informou que a estrutura logística atualmente conta com 24 centros de distribuição, 2,6 milhões de metros quadrados de área de armazenagem e mais de 120 estações de cross-docking espalhadas pelo país. A malha cobre 100% dos municípios brasileiros e integra ainda 1.039 lojas físicas à operação de entregas.



A companhia afirma que os investimentos em logística têm contribuído para acelerar os prazos de entrega. De acordo com os dados divulgados, 38% dos pedidos da operação própria (1P, modelo em que o varejista vende produtos diretamente ao consumidor) são entregues em até 24 horas, enquanto 55% chegam ao destino em até 45 horas.

Nas vendas online, os percentuais também avançaram. Segundo a empresa, 43% das entregas do e-commerce são concluídas em até um dia, e 58% em até 45 horas.

Para o vice-presidente de Operações do Grupo Casas Bahia, Fred Gauthier, a estratégia é ampliar o uso comercial da infraestrutura logística desenvolvida pela companhia ao longo dos anos. “Ao longo dos anos, construímos uma infraestrutura com alcance nacional, alta capacidade operacional e forte integração entre nossos ativos. Estamos ampliando esse potencial ao transformar nossa operação em uma plataforma de serviços para o mercado, conectando logística, tecnologia e capilaridade”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

LOGÍSTICA - PREFEITO ANUNCIA INSTALAÇÃO DE CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DA SHOPEE EM LONDRINA

Segundo Tiago Amaral, empreendimento com 33 mil metros quadrados deve gerar até 2 mil empregos no município paranaense

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Shopee irá instalar um centro de distribuição em Londrina, no norte do Paraná, em um projeto que prevê até dois mil empregos e investimento em uma estrutura de 33 mil metros quadrados de área construída. O anúncio foi feito pelo prefeito Tiago Amaral na última segunda-feira (18), segundo informações divulgadas pelo governo do Paraná.

O empreendimento será construído em um terreno de aproximadamente 100 mil metros quadrados, em modelo Built to Suit (BTS), formato em que o imóvel é desenvolvido sob medida para atender às necessidades operacionais da empresa que irá ocupá-lo.

De acordo com a Prefeitura de Londrina, as obras já foram iniciadas e a expectativa é de que o centro de distribuição fique pronto em até dez meses.

A unidade será instalada na zona norte da cidade, em uma área próxima ao acesso à rodovia PR-445, com conexão logística para diferentes regiões do Paraná e também para o estado de São Paulo.

Segundo o prefeito Tiago Amaral, a chegada da operação faz parte da estratégia de fortalecimento econômico e logístico do município. “Isso demonstra o potencial de Londrina e a nossa capacidade de sermos considerados um centro logístico de referência para o Brasil”, afirmou.

O projeto contou com parceria da UrbaniX Group, empresa que participou da estruturação do empreendimento e da consolidação de informações estratégicas apresentadas à Shopee durante o processo de definição do local do investimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

ENERGIA - LEILÃO DE RESERVA DE CAPACIDADE SOBREVIVE A MAIS UMA AÇÃO

Justiça Federal nega mais uma medida cautelar para suspender homologação do certame

Do Estadão Conteúdo



De acordo com a decisão da Justiça, as manifestações da União e da Aneel fragilizam, por ora, argumentos contrários ao leilão

A Justiça Federal voltou a negar a concessão de medida cautelar para suspender o processo de homologação do leilão de reserva de capacidade (LRCAP). A 6ª Vara Federal Cível de Brasília manteve o indeferimento do pedido de tutela de urgência sobre a questão.

Na decisão desta quarta-feira, 20, foi mencionado que as manifestações da União e da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) fragilizam, por ora, argumentos contrários ao certame.

No início de maio de 2026 foi ajuizada a Ação Civil Pública, proposta pela Associação Brasileira dos Sindicatos e Associações Representantes das Indústrias de Energias (Abraenergias), com pedido de concessão de tutela de urgência para sustar os efeitos do leilão. Em uma primeira oportunidade, a cautela já havia sido negada.

Foram alegados vícios na sua modelagem, excesso de potência contratada e desvirtuamento da finalidade do mecanismo de reserva de capacidade, bem como irregularidades na formação e posterior revisão dos preços-teto, dentre outras alegações.

“As manifestações apresentadas pela União Federal e pela Aneel, contudo, trouxeram elementos fáticos e jurídicos que fragilizam, ao menos em sede de cognição sumária, cada um desses eixos argumentativos”, disse o juiz Manoel Martins de Castro Filho.

O despacho da Justiça Federal também aponta que as decisões do Ministério de Minas e Energia (MME) e Aneel gozam de presunção de legalidade e legitimidade.

“O processo decisório que culminou nos LRCAPs 2026 envolveu estudos técnicos públicos, consultas públicas formalizadas e deliberações colegiadas, com participação de múltiplas instituições do sistema de governança do setor elétrico. Assim, seria temerário reverter seus resultados sem fundamento suficiente, e às vésperas do certame”, declarou o juiz.

“Mantenho o indeferimento do pedido de tutela de urgência, sem prejuízo de reavaliação após regular instrução do feito”, declarou. O diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa, confirmou nesta quarta que a diretoria do regulador realizará nesta quinta-feira, 21, uma reunião extraordinária para tratar do leilão de reserva de capacidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/05/2026

ENERGIA - ANEEL INAUGURA ESCRITÓRIO REGIONAL EM SP

Objetivo é fortalecer atividades de fiscalização, acompanhamento regulatório e interlocução

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) inaugurou nesta quarta-feira, 20, em São Paulo, o escritório da Gerência Regional de Fiscalização Sudeste, o primeiro do tipo na instituição, que prevê a criação de mais três unidades.

A iniciativa visa fortalecer as atividades de fiscalização, acompanhamento regulatório e interlocução de agentes do setor com a agência, aproximando o órgão regulador federal das diferentes regiões do País.

Segundo o diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa, a “desconcentração” da agência, sediada em Brasília, é importante para fazer “uma boa fiscalização, mais próxima da sociedade brasileira”.

Durante a cerimônia de inauguração, ele afirmou que a decisão de iniciar pela abertura do escritório em São Paulo se deu pela maior concentração populacional na região, que responde por 42% da população brasileira, somando cerca de 84 milhões de pessoas.

“É a região economicamente mais forte do País e que tem, em regra, bons serviços prestados pelas concessionárias que atuam nessa região - tanto a CPFL como a EDP e as demais concessionárias, Enel, e cada uma com os seus problemas, mas prestam bons serviços, muito melhor do que a média do Brasil; mas tem uma característica: é uma região que demanda mais por serviços de boa qualidade, demanda a expansão dos serviços. Então, é uma região que precisa do olhar atento da agência”, disse.

Lei

A possibilidade de criação desses escritórios ganhou previsibilidade após a publicação da Lei 15.269, de 24 de novembro de 2025, que trata da modernização do setor elétrico. Com isso, equipes da Aneel aprofundaram as análises para viabilizar a abertura dessas representações regionais, avaliando aspectos operacionais, como estrutura de funcionamento, dimensionamento das unidades, entre outras questões administrativas.

A efetiva abertura dos escritórios ganhou força em meio ao processo de fiscalização na concessionária Enel São Paulo, especialmente após o episódio de dezembro passado, quando um ciclone extratropical provocou a queda de vários trechos da rede da distribuidora, deixando milhões de pessoas sem energia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

BRASIL EXPORT - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO CENTRO DOS DEBATES DO SANTOS EXPORT

Painel discutirá impactos da descarbonização sobre logística, transporte e novos negócios ligados ao Porto de Santos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O painel “Transição energética e uma nova cadeia de negócios para o Porto de Santos” está marcado para as 9h30 do dia 29 de maio, segundo e último dia do Santos Export

A transição energética e os impactos da descarbonização sobre as cadeias logísticas e portuárias estarão entre os temas em debate na próxima edição do Santos Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export nos dias 28 e 29 deste mês, no Casa Grande Hotel Resort & Spa, em Guarujá. O evento reunirá autoridades, executivos, especialistas e representantes dos setores de infraestrutura, logística, energia e transporte para discutir os principais desafios e oportunidades ligados ao Porto de Santos e à matriz logística nacional.

O painel “Transição energética e uma nova cadeia de negócios para o Porto de Santos” está marcado para as 9h30 do dia 29 de maio e deve abordar os impactos das mudanças no setor energético sobre as operações portuárias, os modais de transporte e os investimentos em infraestrutura sustentável. A discussão ocorrerá em meio ao avanço de iniciativas voltadas à redução de emissões, à busca por combustíveis alternativos e à adaptação da cadeia logística às novas exigências ambientais do comércio internacional.

O debate também deve tratar das oportunidades econômicas associadas à transição energética, incluindo o desenvolvimento de novos negócios ligados a combustíveis de baixo carbono, eletrificação, eficiência operacional e ampliação de projetos voltados à sustentabilidade no ambiente portuário.

Além das discussões sobre energia e descarbonização, o Santos Export terá painéis voltados à expansão da capacidade do Porto de Santos, infraestrutura aeroportuária, acessos logísticos, ambiente regulatório e demandas do setor produtivo. A programação do evento reúne representantes do setor público e privado em debates sobre projetos considerados estratégicos para o desenvolvimento da Baixada Santista e da infraestrutura nacional.

A agenda do dia 29 começa às 9h com a palestra “InfraESG | Descarbonização no setor de transportes terrestres”, apresentada pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz. Na sequência, o fórum promoverá o painel sobre transição energética e, posteriormente, o debate “Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista”.

O encerramento da programação contará ainda com o painel “Demandas do setor produtivo para aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo”, reunindo representantes ligados à cadeia logística e industrial paulista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/05/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

28 | MAIO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Painel 1: O futuro do maior complexo portuário da América Latina | Tecon 10 e expansão das operações portuárias
11h00 Intervalo
11h30 Painel 2: O papel do Aeroporto de Guarujá na mobilidade da Baixada Santista e sua conexão com a expansão do Porto de Santos
12h30 Almoço
14h00 Palestra especial
14h30 Painel 3: Diversidade e inclusão no setor de infraestrutura
15h15 Painel 4: Porto de Santos protagonista no desenvolvimento de negócios para o Brasil avançar
16h00 Apresentação
16h30 Intervalo

17h00 Infrajur | Encontro de Direito de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração com a presença do exmo. sr. Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)
18h00 Painel | IBL
19h00 Sessão Solene com autoridades

29 | MAIO | SEXTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 Palestra especial
09h30 Apresentação InfraESG
10h00 Painel 4: Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista
11h00 Intervalo
11h30 Painel 5: Demandas do setor produtivo para a aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo
12h30 Almoço | Oferecimento: Multilog – 30 Anos

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/05/2026

AGRONEGÓCIO - INFRAESTRUTURA DO PORTO DE SANTOS DOMINA DEBATES EM SEMINÁRIO DO CAFÉ

Executivos e especialistas alertaram para congestionamentos, atraso em investimentos e ocupação crítica dos terminais

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O debate mediado pelo diretor-presidente do IBI, Mário Povia, teve como um dos focos a defasagem entre o crescimento da demanda logística e o avanço da infraestrutura portuária

A necessidade urgente de ampliação da infraestrutura e da capacidade operacional do Porto de Santos



dominou os debates da manhã desta terça-feira (20), no segundo dia do XXV Seminário Internacional do Café, realizado no Santos Convention Center. O painel Infraestrutura e Logística reuniu representantes do setor portuário, operadores e armadores, que apontaram gargalos históricos, atraso em investimentos e congestionamentos crescentes como obstáculos ao escoamento da produção brasileira.

O debate foi mediado pelo diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, e teve como um dos principais focos a defasagem entre o crescimento da demanda logística e o avanço da infraestrutura portuária.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, cobrou maior velocidade na execução de projetos considerados estruturantes para o complexo santista. Entre eles, citou a ligação seca entre as margens do porto e a implantação do Tecon Santos 10, terminal de contêineres projetado para ampliar a capacidade operacional do complexo.

“Estamos há 100 anos estudando uma ligação seca entre as margens do porto. Além disso, há 13 anos, discutimos a modelagem do Tecon Santos 10 que, em pleno funcionamento, aumentaria nossa capacidade. Por que somos tão lentos para implementar o que é óbvio?. Quando o Tecon sair, nosso porto vai se tornar o 20º do mundo”, afirmou.

Segundo Pomini, o crescimento das cargas e das exportações exige previsibilidade e respostas mais rápidas do setor público e privado. “O porto tem pressa, assim como a carga e os produtores. Estes, com razão, exigem ação conjunta e previsibilidade de crescimento”, acrescentou.

Na avaliação do sócio-diretor da Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial, Fabrizio Pierdomenico, o Porto de Santos voltou a operar em níveis críticos de ocupação, repetindo um cenário recorrente de pressão sobre os berços de atracação.

“Os últimos grandes aportes financeiros do poder público em infraestrutura foram a perimetral da margem direita e a dragagem de aprofundamento de 2010 para 2011. Precisamos de modelos de gestão que permitam ao setor público e ao privado terem a mesma velocidade de investimento”, declarou.

Representando o segmento dos armadores, o managing director da Solve Shipping, Leandro Barreto, afirmou que a demanda por infraestrutura portuária no Brasil cresceu 20% entre 2024 e 2025, percentual superior à média global. Segundo ele, as companhias de navegação acompanharam esse movimento ampliando em 40% a oferta de navios porta-contêineres, com acréscimo de capacidade equivalente a 800 mil TEU — unidade internacional correspondente a contêineres de 20 pés.

Apesar da expansão da frota, Barreto disse que os terminais portuários não avançaram no mesmo ritmo. “Quando um terminal opera acima de 65% de utilização, não há margem para receber navio atrasado, amortecer greves ou mau tempo. Os principais terminais brasileiros operam hoje perto de 90% de ocupação de berço”, explicou.

Segundo o executivo, o elevado nível de ocupação tem provocado perda de produtividade e atrasos nas operações portuárias. “Em 2025, cerca de 50% das escalas de navios registraram atrasos. A conta não fecha. A boa notícia é que os terminais brasileiros estão investindo para elevar a capacidade de 20 milhões para 25 milhões de TEU”, afirmou.

Impactos financeiros

Os impactos financeiros dos congestionamentos marítimos também foram tema do painel. O sócio da Neowise Consultoria, Luis Montenegro, apresentou um estudo sobre os custos provocados pelas filas de navios no Porto de Santos. De acordo com o levantamento, apenas em 2024 as despesas com demurrage — multa paga pela sobreestadia de embarcações — chegaram a R\$ 775,3 milhões.

Desde 2019, segundo o estudo, o custo acumulado alcançou R\$ 3,8 bilhões. “Este valor não se recupera mais e poderia ter sido reinvestido em infraestrutura, mas foi gasto por ineficiência. É o custo

do tempo. Um porto congestionado só resolve seu problema aumentando a capacidade. Se eu amplio, acabo com a fila e diminuo o custo”, afirmou Montenegro.

O XXV Seminário Internacional do Café Santos prossegue nesta terça-feira no Santos Convention Center. O evento tem patrocínio de MSC, Brasil Terminal Portuário, StoneX, Autoridade Portuária de Santos, ApexBrasil, Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Governo Federal, Ofi, Sucafina, LDC e Nucoffee. A cafeteria oficial é formada por Cooxupé, SMC e Prima Qualidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/05/2026

AGRONEGÓCIO - ECONOMISTA VÊ PRESSÃO SOBRE FRETES E INFLAÇÃO COM ESCALADA NO ORIENTE MÉDIO

Em seminário do café, Pablo Spyer afirma que valorização do petróleo e instabilidade geopolítica já afetam energia, cadeias produtivas e comércio global

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo Spyer, o Estreito de Ormuz concentra não apenas o transporte de petróleo, mas também de gás natural, fertilizantes e insumos utilizados pela agricultura brasileira

A escalada das tensões no Oriente Médio, os efeitos da alta do petróleo sobre a inflação global e os reflexos desse cenário nos fretes, nos custos de produção e no crescimento econômico estiveram no centro da palestra do economista Pablo Spyer

durante o XXV Seminário Internacional do Café, realizado nesta terça-feira (20), em Santos. Ao analisar o cenário internacional, o analista afirmou que a combinação entre conflitos geopolíticos, encarecimento da energia e desaceleração econômica já produz impactos sobre cadeias produtivas em diferentes partes do mundo, incluindo o Brasil.

“O principal tema no mundo hoje é a guerra no Oriente Médio, que fez o preço do petróleo disparar com força. Estava em 70 dólares e, em cerca de dois meses, foi a 110 dólares, uma alta de 50% que tem muitos efeitos colaterais, sendo o principal a alta dos combustíveis, que interfere no frete”, afirmou.

Segundo Spyer, o Estreito de Ormuz concentra não apenas o transporte de petróleo, mas também de gás natural, fertilizantes e insumos utilizados pela agricultura brasileira, como amônia, fosfato e potássio.

“Os preços dos fretes subiram demais. Há toda uma mudança nas estruturas do comércio global, com preço de energia subindo, inflação subindo, puxando o PIB para baixo”, declarou.

O economista afirmou que, caso os conflitos se prolonguem por mais de três meses, a inflação global poderá subir 2,8%, enquanto o Produto Interno Bruto (PIB) mundial pode registrar retração de até 3,15%. Segundo ele, a cada 10% de valorização do barril de petróleo, o impacto sobre o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) no Brasil pode chegar a 0,4 ponto percentual.

Spyer também traçou um panorama para a economia internacional, apontando desaceleração em mercados emergentes e na Zona do Euro, além de dificuldades enfrentadas pela China, que, segundo ele, projeta crescimento abaixo de 5% e voltou a ampliar o uso de usinas a carvão.

Por outro lado, o economista destacou que os Estados Unidos continuam sustentados pelo consumo interno e avaliou que o dólar atravessa um momento de enfraquecimento.

Para o Brasil, Spyer projetou crescimento de 2% do PIB neste ano, inflação em torno de 5,3%, dólar a R\$ 5 no fim de 2026 e taxa Selic em 13,75%.

Mesmo assim, afirmou manter visão positiva sobre o cenário doméstico. “A demanda está muito forte, e estamos em pleno emprego. Também vieram o início do corte de juros e a reforma tributária, que vai melhorar nossa visão no mundo”, disse.

Sobre o mercado cafeeiro, o economista avaliou que o setor atravessa um momento favorável. “Devemos bater recordes (de safra). O consumo segue aumentando sem parar e quero ver quando a China tiver um boom... o café vai brilhar de novo”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

AGRONEGÓCIO - BRASIL PRODUZ MUITO CAFÉ, MAS FICA COM FATIA PEQUENA DA RECEITA GLOBAL, DIZ ABIC

Da Redação redacao.jornal@redenews.com.br

Aumentar a participação do Brasil na receita global do café, e não apenas na produção, é um dos principais desafios da cadeia cafeeira nacional, segundo o presidente da Associação Brasileira da Indústria de Café (Abic), Pavel Cardoso. O tema foi debatido nesta terça-feira (20), durante o XXV Seminário Internacional do Café, em Santos.

Segundo Pavel, embora o Brasil responda por cerca de 40% da produção mundial de café, o retorno financeiro obtido pelo país ainda é considerado baixo em comparação com outros mercados consumidores.

“O Brasil detém 40% da produção mundial de café, mas ficamos com receita muito aquém. Apenas como exemplo, nos Estados Unidos, a receita por trabalhador do segmento é de 155 mil dólares. Aqui, é inferior a 3 mil dólares. Geramos receita total por funcionário 53 vezes menor que a americana”, afirmou.

De acordo com o executivo, a estratégia da ABIC para reduzir essa diferença envolve ações voltadas à promoção internacional da marca “Cafés do Brasil” e ao fortalecimento da imagem do produto brasileiro no exterior.

Pavel explicou que a entidade passou a investir na reformulação da identidade visual da marca institucional após identificar, em auditorias do Tribunal de Contas da União (TCU), ausência histórica de investimentos promocionais com recursos do Funcafé (Fundo de Defesa da Economia Cafeeira).

“Identificamos a necessidade de provocar a promoção da imagem. Enxergamos a necessidade de redesenhar a marca, que era dos anos 1980 e já não conversava com o mundo. A nova marca serve de alicerce para os próximos passos que iremos direcionar”, disse.

Segundo ele, a nova identidade passou a ser promovida em eventos internacionais de grande audiência, como o Grande Prêmio de São Paulo de Fórmula 1, em Interlagos, que, de acordo com a entidade, alcança cerca de 500 milhões de espectadores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - QUANDO O MANDATO VIRA ESPETÁCULO



JOÃO FORTUNATO

Consultor especialista em Media Training e Gestão de Crise e professor universitário

opinio@portalbenews.com.br

A degradação do debate público e o uso da provocação como estratégia política

Da desses, as redes sociais exibiram cenas inquietantes: vereadores da cidade de São Paulo, identificados com a extrema direita, circulavam pelas dependências da Universidade de São Paulo com um objetivo que parecia evidente, provocar estudantes.

Entre provocações, intimidações e ameaças verbais, buscavam uma reação, de preferência exaltada, que pudesse ser capturada pelas câmeras de celulares empunhados por assessores estrategicamente posicionados. O roteiro era claro: produzir imagens que, posteriormente editadas e despejadas nas redes sociais, servissem para reforçar uma narrativa previamente construída, a de que estudantes seriam agressivos, intolerantes ou violentos.

O mesmo padrão se repetiu durante manifestação realizada no centro histórico de São Paulo, quando estudantes protestavam pacificamente diante da Secretaria da Educação. Mais uma vez, a lógica da provocação pareceu prevalecer sobre qualquer disposição genuína para o diálogo.

Semanas depois, os mesmos parlamentares ocuparam a tribuna da Câmara Municipal para atacar professores em greve, que reivindicavam melhores salários e condições dignas de trabalho. Criticar movimentos grevistas faz parte do jogo democrático. Divergências são legítimas e devem ser expressas livremente. O problema surge quando o dissenso abandona o campo civilizado e descamba para a agressão verbal. Aos gritos, professores foram chamados de “vagabundos”. O episódio provocou reação imediata da oposição, elevou a tensão no plenário e levou à suspensão da sessão diante do risco concreto de confronto físico.

É preciso lembrar o óbvio: vereadores não possuem ingerência sobre a gestão universitária, especialmente quando se trata de uma instituição estadual como a USP. Ainda que houvesse alguma pretensão fiscalizatória em nome do interesse público, ela deveria ser exercida pelos meios institucionais adequados, jamais pela intimidação performática.

O que se vê, ao que tudo indica, é a instrumentalização do mandato como ferramenta de produção de conteúdo para redes sociais. Não conteúdo voltado à fiscalização qualificada, à formulação de políticas públicas ou ao debate de soluções, mas material desenhado para viralizar pelo choque, pela hostilidade e pela exploração do conflito.

Trata-se de uma prática preocupante. A espetacularização da agressividade política produz um efeito de contágio social, normalizando a intolerância e incentivando comportamentos cada vez mais radicalizados no espaço público.

Paradoxalmente, muitos parlamentares costumam exaltar, em discursos solenes, a importância da educação para o desenvolvimento nacional. Na prática, entretanto, poucos se mobilizam de forma concreta para fortalecer o ensino público, valorizar seus profissionais ou enfrentar as carências estruturais das redes educacionais.

Se o sistema educacional brasileiro resiste, isso se deve, em grande medida, ao esforço diário de professores que, apesar da precariedade, seguem formando cidadãos e preparando profissionais. São eles que constroem, silenciosamente, o alicerce de qualquer projeto sério de país.

Por isso, é inadmissível que agentes públicos utilizem a tribuna para desqualificar justamente a categoria responsável pela formação de todas as demais.

Causa perplexidade, igualmente, a tímida reação institucional diante de episódios dessa natureza. Apartar uma quase agressão física é necessário; insuficiente, porém, quando a própria degradação do ambiente político exige resposta mais firme.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente,

SE O SISTEMA EDUCACIONAL BRASILEIRO RESISTE, ISSO SE DEVE, EM GRANDE MEDIDA, AO ESFORÇO DIÁRIO DE PROFESSORES QUE, APESAR DA PRECARIEDADE, SEGUEM FORMANDO

CIDADÃOS E PREPARANDO PROFISSIONAIS. SÃO ELES QUE CONSTROEM, SILENCIOSAMENTE, O ALICERCE DE QUALQUER PROJETO SÉRIO DE PAÍS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

FINANÇAS - IBOVESPA REAGE E AVANÇA 1,77%, AOS 177,3 MIL PONTOS

Sinais de reabertura do Estreito de Ormuz impulsionam o índice da B3. Nesta quarta-feira, o giro foi a R\$ 28,1 bilhões

Do Estadão Conteúdo



Na semana, o Ibovespa sobe 0,04%, mas ainda está em recuo de 5,32% no mês. No ano, avança 10,07%

Após três sessões no vermelho, o Ibovespa encontrou respiro nesta quarta-feira, 20, em que colheu o maior ganho em porcentual desde 8 de abril. O ânimo decorre de relativa descompressão do cenário geopolítico, ante sinais de reabertura parcial do Estreito de Ormuz e de perspectiva renovada quanto a algum entendimento entre EUA e Irã.

O índice ganhou impulso ao longo da tarde e encerrou em alta de 1,77%, aos 177.355,73 pontos, apesar da correção de Petrobras (ON -3,85%, na mínima do dia no fechamento, a R\$ 49,68; PN -3,23%), em dia de mergulho de quase 6%, no fim da tarde, nos futuros do Brent e do WTI.

Nesta quarta-feira, o giro foi a R\$ 28,1 bilhões. Na semana, o Ibovespa passa ao positivo no intervalo (+0,04%), ainda cedendo 5,32% no mês. No ano, avança 10,07%.

Na ponta ganhadora na sessão, CSN Mineração (+10,29%), Cury (+8,53%) e Lojas Renner (+7,77%). No lado oposto, além das duas ações de Petrobras, destaque também para SLC Agrícola (-1,61%) e Prio (-1,00%). Entre as blue chips, Vale ON subiu 1,21% e os ganhos entre os maiores bancos chegaram a 2,70%, em Bradesco PN.

“A bolsa subiu hoje, devolvendo parte das perdas expressivas observadas no pregão de ontem. E a grande expectativa do dia gira em torno dos resultados da Nvidia, que funcionam praticamente como um catalisador global e ajudam a sustentar o movimento positivo dos mercados”, diz Nicolas Gass, estrategista de investimentos e sócio da GT Capital.

Em Nova York, no fechamento desta quarta-feira, Dow Jones marcava alta de 1,31%, S&P 500, de 1,08%, e Nasdaq, de 1,54%.

Apetite por risco

Gass observa também que a ata do Federal Reserve, divulgada no período da tarde, contribuiu para dar fôlego extra ao apetite por risco, impulsionando também o Ibovespa, ao desempenhar o papel de uma espécie de “âncora de curto prazo”.

“O mercado já precifica uma probabilidade superior a 40% de uma alta de juros pelo Fed em setembro, e parte relevante da curva já incorpora esse cenário. Isso limita uma abertura adicional de prêmio e abre espaço para realização nas taxas mais longas em sessões de menor aversão ao risco e maior estabilidade”, explica.

No quadro de fundo, ainda pautado pela geopolítica do petróleo, a percepção de que venha a ocorrer “alguma normalização” da passagem de embarcações pelo Estreito de Ormuz animou os investidores, às voltas com preocupações sobre o efeito da alta da commodity sobre a inflação e os juros globais, destaca Matheus Spiess, analista da Empiricus Research. “Houve notícias de que algumas

embarcações conseguiram atravessar o estreito sem maiores problemas”, o que resultou em descompressão nos preços dos contratos futuros em Londres e Nova York, nesta quarta-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR CAI, MAS CONTINUA NA CASA DE R\$ 5

Na última hora de negócios, a moeda americana fechou em baixa de 0,74%, a R\$ 5,0034

Do Estadão Conteúdo

O dólar exibiu queda firme nesta quarta-feira, 20, marcada por amplo apetite ao risco no exterior, mas manteve-se acima da linha de R\$ 5,00 no fechamento.

Notícias sobre aumento do fluxo de navios pelo Estreito de Ormuz e declarações do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sinalizando avanço nas negociações com o Irã derrubaram as cotações do petróleo.

Com redução dos temores inflacionários, as taxas dos Treasuries recuaram, o que abriu espaço para a recuperação de divisas emergentes. Afora uma alta pontual pela manhã, quando registrou máxima de R\$ 5,0576, o dólar à vista operou em queda no restante do dia.

Com mínima de R\$ 4,9999, na última hora de negócios, fechou em baixa de 0,74%, a R\$ 5,0034, levando as perdas na semana a 1,27%. A moeda norte-americana ainda avança 1,02% frente ao real no mês, após desvalorização de 4,36% em abril. No ano, recua 8,85%.

“Moedas emergentes se valorizam hoje com um movimento de apetite ao risco. Temos notícias de passagem de navios pelo Estreito de Ormuz e alívio na curva de juros nos Estados Unidos”, afirma o gestor de portfólio Marcelo Bacelar, da Azimut Brasil Wealth Management. “Trump está em um momento difícil, com a proximidade dos “midterms” (eleições legislativas de meio de mandato nos EUA) e, apesar de às vezes falar mais grosso, vai buscar um jeito de terminar a guerra.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

JUSTIÇA - MORAES COBRA AÇÃO DO GOVERNO PARA EXTRADIÇÃO DE ZABELLI

Justiça italiana já decidiu pela extradição da ex-deputada e Moraes pede providências aos ministérios da Justiça e das Relações Exteriores

Da Agência Brasil



No Brasil, Carla Zambelli deverá cumprir pena na Penitenciária Feminina do Distrito Federal, conhecida como Colmeia

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), cobrou que o Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) e o Ministério das Relações Exteriores (MRE) tomem providências para efetivar a extradição da ex-deputada Carla Zambelli da Itália para o Brasil.

Moraes respondeu a ofício enviado na semana passada ao seu gabinete e no qual a Coordenação-Geral de Extradicação e Transferência de Pessoas Condenadas pedia que o Supremo enviasse ao MJSP garantias sobre as condições em que Zambelli deve ficar presa.



Tais garantias haviam sido pedidas pela Justiça italiana em meio ao processo de extradição de Zambelli, que fugiu para a Itália em junho do ano passado, após ter sido condenada pelo Supremo a 10 anos e 8 meses de prisão por ter sido mentora de uma invasão ao sistema eletrônico do Conselho Nacional de Justiça (CNJ).

Em despacho publicado nesta quarta-feira (20), Moraes afirmou que tais garantias, traduzidas para o idioma italiano, já foram enviadas ao MJSP em novembro do ano passado, que por sua vez encaminhou as informações para que o Itamaraty as apresentasse à Justiça da Itália.

“Tendo em vista o exposto, DETERMINO a expedição de ofício ao Ministério da Justiça e Segurança Pública (Coordenação-Geral de Extradição e Transferência de Pessoas Condenadas) e ao Ministério das Relações Exteriores, para que adotem as providências necessárias à efetivação da extradição”, escreveu o ministro. Caso venha mesmo para o Brasil, Zambelli deverá ser levada para cumprir pena na Penitenciária Feminina do Distrito Federal, conhecida como Colmeia.

Extradição

Após ir para a Itália, país do qual tem cidadania, Zambelli voltou a ser condenada pelo Supremo em outro processo, na qual foi sentenciada a 5 anos e 3 meses de prisão por porte ilegal de arma de fogo e constrangimento ilegal.

Essa segunda condenação está relacionada ao episódio em que Zambelli sacou uma arma à luz do dia numa rua de São Paulo, enquanto perseguia um homem que a havia criticado. O episódio ocorreu em outubro de 2022, pouco antes do segundo turno da eleição.

Com a nova condenação, o Supremo reforçou o pedido de extradição feito à Itália por intermédio do governo brasileiro.

A Corte de Apelação de Roma já decidiu favoravelmente à extradição da ex-deputada duas vezes, uma para cada condenação. A defesa dela, contudo, apresentou recursos à Corte de Cassação, em Roma, ainda pendentes de julgamento. A alegação principal é que ela sofre de perseguição política.

Ainda que a Justiça italiana aprove a extradição, a palavra final cabe ao ministro da Justiça do país europeu, que tem a prerrogativa de cancelar ou não a decisão judicial. Atualmente, Zambelli está encarcerada no presídio de Rebibbia, em Roma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

JUSTIÇA - ‘DESTRUIDOR’ DO 8/1 PODE TER PENA REDUZIDA

PGR se diz a favor de redução da pena de homem que quebrou relógio de Dom João VI

Do Estadão Conteúdo

A Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifestou nesta terça-feira, 19, favorável à redução de pena do mecânico Antônio Cláudio Ferreira, por ter concluído o ensino médio, através da aprovação no Exame Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos (ENCCEJA).

Um dos condenados pelo Supremo Tribunal Federal (STF) pelos atos golpistas de 8 de janeiro de 2023, ele ficou conhecido por ter quebrado o relógio histórico de Dom João VI no Palácio do Planalto.

A pena de Ferreira, inicialmente fixada em 17 anos de prisão, deve ser reduzida em 133 dias, o equivalente a cerca de quatro meses. O Procurador-Geral da República, Paulo Gonet explica no parecer que “a aprovação, ainda que parcial, no Exame Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos - ENCCEJA, permite a remição da pena, inclusive para o apenado que já tenha concluído o ensino médio antes do início da execução penal”.

Ferreira foi condenado por abolição violenta do Estado Democrático de Direito, golpe de Estado, dano qualificado, deterioração de patrimônio tombado e associação criminosa armada.

Segundo documentos enviados ao Supremo pela Vara de Execuções Penais de Uberlândia (MG), Ferreira trabalhou 187 dias entre setembro de 2024 e abril de 2025, leu quatro livros, entre eles, O Mulato, Memórias de um Sargento de Milícias, Uma História de Amor e Laranja da China. Além disso, ele foi aprovado no Ensino Fundamental e no Ensino Médio por meio do ENCCEJA.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 21/05/2026

JUSTIÇA - INSS: EMPRESÁRIA NEGA REPASSE DE DINHEIRO A LULINHA

Em depoimento à PF, Roberta Luchsinger confirma ter recebido por serviços prestados ao Careca do INSS, mas diz que não deu dinheiro ao filho de Lula

Do Estadão Conteúdo



Roberta Luchsinger afirmou aos investigadores que nunca repassou dinheiro a Fábio Luís Lula da Silva, filho mais velho do presidente da República

A empresária Roberta Luchsinger prestou depoimento à Polícia Federal (PF) nesta quarta-feira, 20, no inquérito que apura fraudes no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e afirmou aos investigadores que nunca repassou dinheiro a Fábio Luís Lula da Silva, filho mais velho do presidente da República, conhecido como Lulinha.

Roberta admitiu ter prestado serviços e recebido pagamentos do empresário Antônio Camilo Antunes, conhecido como “Careca do INSS”, mas disse que atuou na regulação do mercado de canabidiol no Brasil e afirmou não ter conhecimento que ele tinha envolvimento com desvios de aposentadorias.

Como mostrou o Estadão, a PF apura se Lulinha foi sócio oculto do “Careca do INSS” em negócios envolvendo canabidiol. A defesa do filho do presidente já admitiu que ele teve uma viagem a Portugal paga pelo Careca do INSS para prospectar negócios, mas disse que ele não fechou nenhum contrato com o empresário.

Uma das linhas de apuração é se Roberta dividiu os pagamentos com Lulinha. Ela recebeu R\$ 1,5 milhão do “Careca do INSS”, conforme os registros obtidos pela PF.

No depoimento, Roberta disse que Lulinha não prestou nenhum serviço sobre a regulação de canabidiol no Brasil e, por isso, não recebeu pagamentos do “Careca do INSS”. Ela confirmou ter apresentado Lulinha ao empresário e disse que tem relação de amizade com o filho do presidente há muitos anos.

Em nota, a defesa de Roberta afirmou que seus esclarecimentos derrubam a tese acusatória.

“Roberta tem sido alvo de verdadeira campanha difamatória. Sua trajetória foi eclipsada de maneira bastante misógina e preconceituosa, sendo reportada como herdeira, amiga, sócia, representante, socialite ou ainda, mais comum, e de maneira pejorativa, como ‘lobista’. Os esclarecimentos apresentados por meio de petição e ora oferecidos presencialmente desvelam por completo a tese acusatória desenhada inicialmente e vazada seletivamente de forma sistemática. Esperamos que após o depoimento, com a conclusão das apurações, sejam as investigações arquivadas em relação a sua pessoa, ante a demonstração da absoluta inexistência de qualquer conduta ilícita”, afirmou, em nota, o advogado Bruno Salles.

Troca

O depoimento ocorre em um momento no qual a Polícia Federal trocou o delegado que coordenava as investigações da Operação Sem Desconto.

Até então, o caso estava sendo coordenado pelo delegado-chefe da Divisão de Repressão a Crimes Previdenciários da PF, que havia sido responsável por pedir medidas de investigação contra Lulinha, como a quebra do seu sigilo bancário.

A PF afirmou em nota que decidiu transferir a investigação para a Coordenação de Inquéritos nos Tribunais Superiores (CINQ/ CGRC/DICOR/PF). Com isso, o delegado que coordenava o caso acabou sendo substituído. A PF afirma que fez a mudança para dar maior estrutura e “potencializar recursos” para a investigação.

A mudança desagradou a oposição, que acusa o governo de “interferir na autonomia da PF”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

JUSTIÇA - FUX DEFENDE LIMITES SOBRE FORO PRIVILEGIADO

PGR apresentou embargos de declaração para que o STF esclareça pontos da tese

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux abriu divergência de Gilmar Mendes em julgamento que discute os limites do foro privilegiado para autoridades. A Corte analisa no plenário virtual até esta sexta-feira, 22, recursos da Procuradoria-Geral da República (PGR) sobre decisão que ampliou o alcance da prerrogativa.

A PGR apresentou embargos de declaração para que o Supremo esclareça pontos de tese firmada em março do ano passado. Na ocasião, prevaleceu o entendimento do relator, Gilmar, de que o foro por prerrogativa de função permanece válido mesmo após a autoridade deixar o cargo, desde que os crimes tenham sido praticados durante o exercício da função e em razão dela.

São pedidos esclarecimentos sobre como a regra se aplica a processos já avançados na primeira instância; casos de autoridades que ocuparam cargos com diferentes foros; pessoas em cargos vitalícios (como membros de Judiciário, Ministério Público e Tribunais de Contas) e alcance do foro em crimes praticados durante o período eleitoral.

Até o momento, o placar está em 4 votos a 1 a favor do entendimento do relator, que não altera o núcleo da decisão anterior. Ele defende que a nova orientação seja aplicada imediatamente aos processos em curso, independentemente da fase processual em que se encontram, e que ela também deve valer para cargos vitalícios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

INTERNACIONAL - EUA ABRE AÇÃO PENAL CONTRA RAÚL CASTRO POR HOMICÍDIO

Iniciativa da Justiça americana foi motivada por um ataque a dois aviões nos anos 1990. Pressão sobre Cuba aumenta

Do Estadão Conteúdo



Raúl Castro é ex-presidente de Cuba e irmão do falecido líder cubano, Fidel Castro

A Justiça dos EUA abriu nesta quarta-feira, 20, uma ação penal por homicídio contra o ex-ditador de Cuba Raúl Castro, por um caso que envolve o ataque a dois aviões nos anos 1990.

A medida, anunciada pelo Departamento de Justiça em uma coletiva de imprensa na Flórida, amplia a pressão do governo



Trump contra Havana, em meio a temores de uma operação para derrubar o regime, hoje a cargo de Miguel Díaz-Canel.

Pouco após a confirmação do indiciamento, Díaz-Canel afirmou que a medida é uma ação política sem base jurídica.

Na semana passada, um funcionário do Departamento de Justiça havia dito à Reuters, também sob condição de anonimato, que as acusações contra Castro são baseadas em um incidente ocorrido em 1996, quando o ex-presidente ainda era ministro da Defesa, no qual duas aeronaves operadas pelo grupo humanitário Brothers to the Rescue - formado por pilotos cubanos exilados e radicados em Miami - foram derrubadas pela Força Aérea de Cuba. O episódio deixou quatro pessoas mortas e ampliou as tensões diplomáticas entre Havana e Washington na época.

Mais cedo, o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, afirmou que “os EUA não vão tolerar um Estado pária abrigando operações militares, de inteligência e terroristas estrangeiras hostis a apenas 90 milhas do território americano”. Na segunda-feira, 18, o presidente de Cuba, Miguel Díaz-Canel, disse que o país não representa uma ameaça a Washington.

O secretário de Estados dos EUA, Marco Rubio, que é filho de imigrantes cubanos, divulgou nesta quarta-feira, 20, um vídeo em espanhol dirigido à comunidade cubana.

“O verdadeiro motivo pelo qual vocês não tem eletricidade, combustível ou comida é porque aqueles que controlam seu país roubaram bilhões de dólares, mas nada foi usado para ajudar o povo”, afirmou.

Segundo Rubio, Trump está oferecendo “uma nova relação” entre Washington e Havana e US\$ 100 milhões em alimentos e medicamentos. “Mas eles devem ser distribuídos diretamente ao povo cubano pela Igreja Católica ou por outros grupos de caridade confiáveis”, acrescentou.

Ele afirmou que Trump quer oferecer aos cubanos “uma nova Cuba, na qual vocês tenham a verdadeira oportunidade de escolher quem governa o país e votar para substituí-los caso não estejam fazendo um bom trabalho”.

Resposta cubana

Em resposta ao vídeo, o ministro das Relações Exteriores de Cuba, Bruno Rodríguez, chamou Rubio de “porta-voz de interesses corruptos e revanchistas” e afirmou que ele “repete seu roteiro mentiroso e tenta culpar o governo de Cuba pelo dano impiedoso que provoca o governo dos EUA ao povo cubano”.

“Continua falando de uma ajuda de US\$ 100 milhões que Cuba não rejeitou, mas cujo cinismo é evidente para qualquer um diante do efeito devastador do bloqueio econômico e do cerco energético”, escreveu Parrilla em publicação no X.

No fim de março, Trump chegou a dizer que “Cuba é a próxima”, durante um discurso no qual exaltou ações militares americanas na Venezuela e no Irã. No entanto, ele não especificou quais medidas poderiam ser adotadas contra Havana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026

INTERNACIONAL – TERREMOTO DEIXA 30 FERIDOS NO PERU

Tremor de magnitude 6,1 foi registrado no sudoeste do país causou poucos danos

Do Estadão Conteúdo

As autoridades peruanas estimaram nesta quarta-feira em cerca de 30 o número de feridos devido ao terremoto de magnitude 6,1 na escala de Richter registrado na véspera no sudoeste do país.

O chefe do Instituto de Defesa Civil (Indeci) do Peru, Luis Vásquez Guerrero, revelou em declarações à emissora RPP que pelo menos 28 pessoas ficaram feridas com lesões leves, tendo recebido atendimento médico em ambulatórios.

Além disso, informou que o terremoto, registrado na região de Ica, deixou pelo menos uma residência inabitável e causou danos em outros 24 imóveis. Também foram afetadas pelo sismo importantes instalações, como a Catedral de Ica, o Museu Regional de Ica “Adolfo Bermúdez Jenkins”, a igreja do Colégio San José, a Universidade Tecnológica do Peru (UTP) e a Universidade Nacional San Luis Gonzaga.

O terremoto ocorreu nesta terça-feira por volta das 13h (hora local, 20h na Espanha peninsular e nas Ilhas Baleares) a cerca de 41 quilômetros ao sul da cidade de Ica e a uma profundidade de 81 quilômetros, conforme informou o Instituto Geofísico do Peru (ICP), embora os tremores tenham sido sentidos desde a região de Arequipa, no sul, até Lima, no centro do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

CONGRESSO DERRUBA VETOS DE LULA À LEI QUE ESTABELECE REGRAS DO ORÇAMENTO E FLEXIBILIZA REPASSES A MUNICÍPIOS EM ANO ELEITORAL

Sessão de análise dos vetos foi anunciada por Davi Alcolumbre nesta semana durante a Marcha dos Prefeitos em Brasília

Por Letícia Pille



O presidente do Senado, Davi Alcolumbre — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O Congresso Nacional derrubou nesta quinta-feira vetos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2026 e retomou dispositivos que flexibilizam regras para repasses federais a municípios e para transferências em período eleitoral.

A sessão conjunta foi convocada pelo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), a quem cabe marcar reuniões do Congresso destinadas à análise de vetos presidenciais.

A articulação para derrubar os dispositivos começou ainda nesta semana, durante a Marcha dos Prefeitos, evento que reúne em Brasília gestores municipais de todo o país em busca de liberação de verbas, convênios e emendas parlamentares, em contato direto com deputados, senadores e integrantes do governo.

Na abertura do encontro, na terça-feira, Alcolumbre anunciou publicamente que organizaria uma sessão do Congresso para analisar os vetos e permitir que municípios voltassem a acessar recursos federais. Segundo ele, cerca de 3.100 cidades seriam afetadas pelas restrições impostas pelo governo federal.

Um dos vetos derrubados diz respeito ao artigo 95 da LDO, que estabelece que a “doação de bens, valores ou benefícios pela administração pública com encargo ao donatário” não configura



descumprimento das restrições da legislação eleitoral. Na prática, o dispositivo flexibiliza repasses e transferências em ano eleitoral.

Ao vetar o trecho, o governo alegou que a proposta criava exceção à Lei das Eleições e tratava de tema fora do escopo da LDO. Ao vetar o trecho, Lula também citou dispositivo da legislação eleitoral que proíbe, nos três meses que antecedem a eleição, a realização de transferências da União a estados e municípios com exceção daqueles valores destinados a obrigações já preexistentes para obras em andamento ou aqueles destinados a situações de emergência ou calamidade pública.

Liberação de "compra de votos", diz líder

Contrário à derrubada do trecho, o líder do PSOL na Câmara, o deputado Tarcísio Motta (SP) afirmou que a volta do trecho possibilitaria a "compra de votos", justamente por possibilitar o repasse de valores a municípios em período eleitoral.

— Isso é antirepublicano, uma aberração — afirmou.

Já parlamentares que defendem a medida argumentam que a manutenção do veto de trecho da lei poderia afetar os investimentos em municípios, principalmente os de pequeno porte.

Emendas para municípios em débito

Os parlamentares também decidiram restabelecer um trecho da LDO que dispensa municípios de até 65 mil habitantes da exigência de adimplência para receber transferências voluntárias da União, firmar convênios e receber recursos, como de emendas parlamentares.

O dispositivo havia sido vetado por Lula sob argumento de que a medida contrariava a Lei de Responsabilidade Fiscal e poderia violar regras constitucionais ligadas à seguridade social.

Na mensagem enviada ao Congresso em janeiro, o governo argumentou que a LDO, por ser uma lei ordinária e temporária, não poderia afastar exigências previstas na Lei de Responsabilidade Fiscal. O Planalto também afirmou que a dispensa de adimplência para municípios inadimplentes violaria o artigo 195 da Constituição, que proíbe benefícios a entes em débito com a seguridade social.

Ao todo, foram 44 vetos do presidente Lula à LDO, mas o Congresso decidiu derrubar apenas 4 deles. Outros dispositivos que tiveram o veto derrubado é uma exceção que permite ao governo destinar recursos para a construção e manutenção de rodovias estaduais e municipais, e também hidrovias, desde que seja voltadas à integração de modais de transporte ou ao escoamento produtivo.

Durante a Marcha dos Prefeitos, o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), defendeu as emendas parlamentares e criticou o que chamou de tentativa de "criminalização" do mecanismo de transferência de recursos. Segundo ele, as emendas aproximam o Orçamento federal das necessidades dos municípios.

— As emendas são instrumentos legais de participação do Congresso no orçamento da União para atender as demandas dos municípios, das comunidades mais distantes, ajudar na manutenção dos serviços de saúde, poder investir na educação e infraestrutura. Porque não é de um gabinete aqui de Brasília, por mais competente que seja o ministro, que ele consegue ter a sensibilidade que os prefeitos, que os vereadores, que os líderes comunitários têm — afirmou.

Pressão por CPI do Master

Antes do início da análise dos vetos, a sessão conjunta também foi marcada por cobranças ao presidente do Senado para a instalação da CPMI do caso Master. Deputados de oposição e também parlamentares alinhados ao governo pressionaram Alcolumbre sobre o tema.

Entre os que fizeram cobranças públicas estavam Pedro Uczai, Luiz Lima e Kim Kataguiri.

Também subiu à tribuna do Congresso o senador e presidenciável Flávio Bolsonaro (PL-RJ), igualmente para pressionar pela abertura de uma CPMI. Ele declarou que quer ver o banqueiro Daniel Vorcaro “sentado” na comissão para explicar suas relações com autoridades dos Três Poderes.

— Eu tenho um desafio a fazer. Eu quero Daniel Vorcaro e Augusto Lima sentados naquela CPMI falando qual é a realçãõ que eles tinham com Flávio Bolsonaro, com Lula e com Alexandre de Moraes. Porque eu não tenho nada a temer, não tenho nada a esconder. Estou desafiando aqui a esquerda brasileira — afirmou o senador.

Apesar das tentativas, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, negou os pedidos e reafirmou que a sessão foi convocada apenas para tratar dos vetos presidenciais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/05/2026

STF RETOMA JULGAMENTO DE LEI QUE DESTINOU ÁREA DE PARQUE PARA CONSTRUÇÃO DA FERROGRÃO

Até o momento, dois ministros votaram pela validade da norma: Alexandre de Moraes (relator) e Luís Roberto Barroso (aposentado)

Por Pepita Ortega — Brasília



Plenário do STF durante sessão de julgamento — Foto: Rosinei Coutinho/STF

O Supremo Tribunal Federal (STF) retomou nesta quinta-feira o julgamento sobre a validade da lei que destinou parte do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, ao projeto Ferrogrão, ferrovia que visa ligar o estado a Mato Grosso. Uma decisão nesse sentido ajudaria a destravar a obra, que vive um impasse jurídico. O placar do julgamento é de 3 votos a 1.

Antes da retomada do julgamento nesta tarde, dois ministros já haviam votado pela validade da lei que alterou a área do parque para a construção do projeto: Alexandre de Moraes (relator) e Luís Roberto Barroso (aposentado).

Primeiro a votar na sessão de hoje, o ministro Flávio Dino abriu uma divergência e defendeu que a ação que questiona a lei seja parcialmente acolhida e que o STF coloque a lei "na moldura" da Constituição.

A ideia do ministro é a de que lei só pode ser considerada válida se sua aplicação seguir uma série de diretrizes: que o traçado da ferrovia não poderia estar fora de áreas desafetadas; que não pode haver nova redução de limites do Parque Nacional de Jamanxim em razão da Ferrogrão; que deve haver compensação, mediante participação nas receitas do empreendimento, em razão de eventual impacto sobre terras e povos indígenas; e que a área do parque deve ser recomposta, no mínimo em 862 hectares (relativo à área desafetada).

Em seguida, o ministro Cristiano Zanin seguiu o relator, Alexandre de Moraes, mas defendeu ser importante que o STF deixe claro que a decisão a ser tomada pela Corte não implica em autorização legal antecipada para a construção da Ferrogrão, nem significa uma "presunção de viabilidade ambiental" da rodovia.

O projeto da Ferrogrão foi questionado no STF pelo PSOL, que considerou que a alteração na área do parque não poderia ter sido feita por uma medida provisória (MP). Em 2021, Moraes, que é o relator, suspendeu a lei que resultou da MP.

Na sessão de outubro, Moraes votou para considerar a lei constitucional, rejeitando a ação do PSOL. O relator argumentou que a MP, editada pelo ex-presidente Michel Temer, não reduziu a vegetação, porque houve uma compensação. A supressão, de acordo com o ministro, foi feita pelo Congresso, que teria a competência para isso.

— A medida provisória, efetivamente, não suprimiu ela compensou de forma benéfica. A lei pode realizar a supressão.

Moraes considerou que não há "agressão ao meio ambiente" porque o impacto à vegetação seria "ínfimo", de 862 hectares, o equivalente a 0,054% do total do parque:

— Não há uma agressão ao meio ambiente. Aqui está dentro do que a Constituição permite, estimula, com um desenvolvimento sustentável. É 0,054% da área (total). Desse 0,054%, 60% já estava sem vegetação em virtude da BR. Ou seja, é, algo bem ínfimo no tocante aos benefícios que trará, não só com a redução da emissão de CO², como a diminuição do número de acidentes rodoviários, mas também com o progresso dessa região.

Barroso concordou com Moraes, mas sugeriu que seja concedida autorização à Presidência para restabelecer, por decreto, a área reduzida. A sugestão foi aceita pelo relator.

— Eu faria o acréscimo de (incluir) facultado ao Poder Executivo, por decreto, compensar a área diminuída, até o máximo que estava previsto na medida provisória — afirmou Barroso.

Flávio Dino, no entanto, pediu vista porque quer entender melhor o novo traçado sugerido para a Ferrogrão.

Obra do PAC

Listada como uma das obras da nova fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Ferrogrão tem 933 quilômetros de extensão e vai ligar as cidades de Sinop (MT), um dos maiores produtores de grãos, e Itaituba (PA), cidade portuária às margens do Rio Tapajós.

Em documentação encaminhada ao STF, o Ministério dos Transportes afirmou que uma mudança no traçado tirou a ferrovia dos limites do parque do Jamanxim e que a Ferrogrão não passa por terras indígenas. Ainda segundo a pasta, a estimativa é que um "um desperdício anual de R\$ 7,9 bilhões pode ser evitado" a partir dos ganhos logísticos.

O Ministério dos Transportes defende a obra como uma forma de reduzir a dependência da rodovia BR-163 para o escoamento de grãos. Já o PSOL, autor da ação, alerta para o risco de danos ambientais e defende a necessidade de uma avaliação mais criteriosa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/05/2026

FIM DA ESCALA 6X1: VEJA PONTOS EM DISCUSSÃO E NEGOCIAÇÃO ENTRE GOVERNO E CONGRESSO

Poderes ainda devem definir regras sobre período de transição e parâmetro de contabilidade da horas
Por Bernardo Lima — Brasília

O governo e o Congresso discutem uma série de ajustes na proposta de emenda à Constituição (PEC) que acaba com a escala 6x1 e reduz a jornada semanal de trabalho de 44 para 40 horas. A principal negociação neste momento envolve a criação de uma regra de transição, que pode durar de dois a três anos.

Transição de 2 ou 3 anos

A definição da regra de transição se tornou o principal impasse para o avanço da proposta que é um dos motes de campanha do presidente Lula.



Presidente Lula e Hugo Motta na abertura do ano do Judiciário do STF — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A proposta mais avançada na Câmara, sob relatoria do deputado Léo Prates (Republicanos-BA) deve conter essa transição, que ainda não tem um período definido, mas pode ser de até três anos.

O texto reduz a jornada atual de 44 horas semanais para 40 — o que vai significar, na prática, cinco dias de trabalho e dois de descanso remunerado. No caso da proposta de transição discutida, seriam duas horas a menos no primeiro ano de vigência da PEC e uma hora nos dois seguintes.

Contabilidade das horas

O relator afirmou que pretende usar parâmetros mensais para o cálculo das 40 horas semanais e duas folgas na semana.

Funcionaria assim: em vez de exigir exatamente 40 horas trabalhadas em cada semana, a regra leva em consideração a soma das horas ao longo do mês. Assim, um trabalhador poderia fazer 42 horas em uma semana e 38 horas na seguinte, desde que, no total do mês, a média fique dentro do limite previsto. O mesmo valeria para as duas folgas semanais, que poderiam ser compensadas e distribuídas ao longo do mês conforme escalas negociadas.

Como ficam jornadas especiais

Essa contabilidade mensal surge diante da preocupação do impacto da nova regra em jornadas especiais, como no caso da escala, como é o caso de 12x36, quando se trabalha por 12 horas seguidas e folga nas próximas 36. Esse modelo é usado em setores como segurança e saúde.

Nesse caso, estes trabalhadores, em determinada semana, atuariam por 42 horas semanais, enquanto, em outra, trabalhariam menos de 40 horas.

Salário acima de R\$ 16 mil

Nesta quarta, o relator também defendeu que o fim da escala 6x1 seja limitado a trabalhadores com salário de até R\$ 16 mil. Para quem recebe acima disso, não haverá redução das horas trabalhadas.

Prates afirmou que ainda não há definição se a medida vai entrar no relatório. O texto deverá ser apresentado na próxima segunda-feira.

Encargos em horas reduzidas

Além disso, o governo e o relator negociam como ficará o pagamento e a incidência de encargos sobre as horas reduzidas da jornada. A proposta em discussão prevê que as horas cortadas sejam remuneradas para evitar redução salarial, mas sem impacto em outras verbas trabalhistas, como férias, 13º salário, FGTS e contribuições ao INSS.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/05/2026

EVE, DA EMBRAER, CONCLUI NOVOS TESTES COM 'CARRO VOADOR' E ABRE CAMINHO PARA VOOS MAIS LONGOS; VÍDEO

Ao todo, foram conduzidos 59 voos que serviram para calibrar os sistemas de controle, o comportamento térmico das baterias e os impactos aerodinâmicos do fluxo de ar gerado pelos rotores

Por Filipe Vidon — São Paulo



Os próximos testes devem acontecer nas próximas semanas, ainda em solo, como preparação para a fase de voos de transição — Foto: Divulgação/Embraer

A disputa pelo futuro da mobilidade aérea urbana ganhou trações decisivas no mercado brasileiro. A Eve Air Mobility, braço de veículos elétricos de decolagem e pouso vertical (eVTOL) da Embraer, concluiu a primeira campanha essencial de ensaios em voo com seu protótipo de engenharia. O avanço técnico prepara o

terreno para a operação prática no país, através da parceira estratégica Revo.

Segundo apurou O GLOBO, a empresa acompanha de perto o processo de desenvolvimento do veículo com a Eve e está prestes a anunciar formalmente as primeiras rotas comerciais e o cronograma definitivo para o início de suas operações de transporte de passageiros.

A campanha de testes da Eve, realizada recentemente, concentrou-se nos chamados voos pairados e de baixa velocidade. O voo pairado é uma manobra em que uma aeronave permanece imóvel no ar, em uma altitude e posição relativamente fixas em relação ao solo. O teste de voo pairado avalia a estabilidade, o controle e o consumo de energia da aeronave nessa condição

Ao todo, foram conduzidos 59 voos que serviram para calibrar os sistemas de controle, o comportamento térmico das baterias e os impactos aerodinâmicos do fluxo de ar gerado pelos rotores.

— Ao longo dos voos, confirmamos um desempenho estável e comportamento previsível dos sistemas de controle dentro do envelope avaliado, ao mesmo tempo, em que ampliamos nosso entendimento sobre cargas estruturais, aerodinâmica, propulsão e gerenciamento de energia, elementos fundamentais para a fase de transição e para o caminho rumo à certificação com os protótipos conformes — afirmou Johann Bordais, CEO da Eve.

Os principais marcos técnicos atingidos pelo protótipo incluem manobras progressivas que evoluíram de 27,7 km/h até o limite de 37 km/h. Além disso, a aeronave atingiu 65,5 metros e sustentou um tempo máximo de voo de 3 minutos e 48 segundos. Sob o aspecto da automação, crucial para a operação comercial regular do veículo, foram realizadas as primeiras demonstrações de pouso automático e do sistema secundário de comandos eletrônicos.



Eve testa protótipo do eVTOL — Foto: Divulgação/Embraer

O cronograma da empresa prevê que, após uma rodada de ensaios estáticos em solo nas próximas semanas, as simulações entrem na fase de voos de transição no segundo semestre. Esta será a etapa mais complexa do desenvolvimento, na qual os propulsores verticais (de sustentação) transferem a força de empuxo para as hélices horizontais (de cruzeiro), permitindo que o veículo voe sustentado pelas

asas, como um avião convencional.

— Essa correlação entre modelos e comportamento real é o que permite uma expansão disciplinada do envelope de voo. Com os ensaios em solo planejados para a próxima etapa, estaremos preparados para iniciar os voos de transição, em que validaremos a sincronização entre os propulsores de sustentação (lifter) e de avanço (pusher) antes de avançarmos para a fase de voo de cruzeiro — explicou Marcelo Basile, líder de testes da Eve.

Revo começa a desenhar malha aérea

Enquanto a engenharia da Eve valida os dados teóricos na pista, a viabilidade comercial do projeto começa a ganhar contornos geográficos. A Revo finaliza os detalhes para mapear publicamente como será o cotidiano do usuário brasileiro a bordo dessas aeronaves.

A infraestrutura e a definição desses corredores aéreos são consideradas chaves para consolidar a vantagem competitiva da parceria no Brasil, onde a Eve já ostenta uma carteira global de encomendas superior a 2.900 intenções de compra, além de um canal direto de diálogo regulatório com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).

Competição vinda de Nova York

O avanço em solo brasileiro ocorre em um momento de forte aceleração internacional do setor. No início de maio de 2026, a norte-americana Joby Aviation realizou o primeiro voo público de um eVTOL em Nova York, conectando o Aeroporto Internacional JFK ao centro de Manhattan em menos de dez minutos, um trajeto que pode levar até duas horas de carro.

A Joby atua em duas frentes que servem de termômetro para desenvolvimento do mercado brasileiro: integração urbana e preço vs. escala. A empresa absorveu a malha da Blade Air Mobility e desenha um modelo com a Uber (batizado de Uber Air) no qual o aplicativo coordena a viagem de ponta a ponta (carro-eVTOL-carro). Executivos das empresas ouvidos pelo GLOBO apontam que a tarifa inicial deve se equiparar à categoria Uber Black.

O grande desafio regulatório e financeiro de empresas como Joby e Eve não está apenas na decolagem, mas no tempo em que a aeronave permanece no chão. Para que a conta feche e o serviço deixe de ser um produto restrito ao nicho do táxi aéreo executivo tradicional, o índice de utilização dos veículos precisa ser contínuo.

Com os novos testes da Eve e o desenho operacional iminente da Revo, o Brasil se posiciona não apenas como um polo de exportação de tecnologia aeronáutica, mas como um dos primeiros laboratórios reais a testar se o modelo de negócio dos "carros voadores" consegue resistir à física, à regulação urbana e ao bolso do consumidor.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/05/2026

STELLANTIS ANUNCIA PLANO DE RECUPERAÇÃO DE US\$ 70 BI E PLANEJA LANÇAR 60 NOVOS MODELOS ATÉ 2030

Grupo automotivo priorizará as marcas Jeep, Ram, Peugeot e Fiat

Por Bloomberg



Fábrica da Stellantis em Poissy, oeste de Paris. — Foto: Thibaud Moritz/AFP

A Stellantis anunciou um grande plano de investimentos focado em quatro marcas principais, em uma ampla reestruturação para aumentar a rentabilidade. A estratégia marca uma mudança sob o comando do novo CEO, Antonio Filosa. O grupo automotivo investirá cerca de US\$ 70 bilhões até 2030 para lançar 60 novos modelos, priorizando as marcas Jeep, Ram, Peugeot e Fiat.

Na América do Norte, a empresa pretende adicionar uma nova picape compacta e outra de porte médio, além de um novo modelo de entrada da Dodge, como parte do esforço para reconstruir suas operações após anos de queda nas vendas.



A Chrysler, que hoje vende apenas uma minivan, receberá três novos modelos crossover com preços entre US\$ 25.000 e US\$ 35.000. A Stellantis também mira um crescimento de 25% na receita da América do Norte.

“Podemos crescer simplesmente estando presentes em mais segmentos”, disse Tim Kuniskis, chefe de marcas para as Américas, aos investidores na quinta-feira. “Isso é fundamental, porque a indústria não vai nos ajudar. A expectativa é de estagnação até 2030.”

Até 2030, a Stellantis prevê elevar a receita para 190 bilhões de euros, ante 154 bilhões de euros registrados no ano passado. A empresa pretende aumentar a margem de lucro operacional ajustada para 7% no mesmo período, incluindo até 10% na América do Norte.

A companhia também espera gerar fluxo de caixa livre industrial positivo já no próximo ano, chegando a 6 bilhões de euros em 2030.

As metas de rentabilidade contrastam com a margem operacional de apenas 2,5% no primeiro trimestre, que decepcionou investidores por incluir ganhos financeiros não recorrentes. O conglomerado de 14 marcas tenta superar um período turbulento, depois de perder dois terços de seu valor de mercado nos últimos dois anos.

As ações da Stellantis reduziram as perdas após a divulgação de metas financeiras mais detalhadas na tarde de quinta-feira, recuando 1,1% às 13h45 em Nova York. As ações chegaram a cair 7,4% anteriormente, sugerindo que alguns investidores esperavam movimentos mais agressivos para simplificar o extenso portfólio da empresa.

Embora a empresa tenha metas ambiciosas para o importante mercado americano, o plano “não é suficiente para lidar com os principais desafios do setor e a intensa concorrência dos chineses, principalmente na Europa”, disseram os analistas da Bloomberg Intelligence, Michael Dean e Giacomo Reghelin, em nota.

A estratégia apresentada em reunião com investidores nos Estados Unidos vem após uma série de dificuldades que levaram a acordos inéditos com concorrentes, incluindo montadoras chinesas.

Os investimentos apoiarão o lançamento de novos modelos e um esforço para unificar as plataformas dos veículos a fim de reduzir custos, afirmou a Stellantis. Cerca de 70% dos recursos serão destinados às divisões Jeep, Ram, Peugeot e Fiat. Outras marcas, como Dodge e Citroën, terão abordagens mais regionais, mas também se beneficiarão dos investimentos do grupo em novas plataformas, motores e tecnologias.

No total, o grupo pretende alcançar 6 bilhões de euros em economia anual até 2028, em comparação aos níveis do ano passado. Um dos principais pilares será reduzir a capacidade excedente na Europa, onde montadoras chinesas lideradas pela BYD expandem presença em um mercado que ainda não voltou aos níveis pré-pandemia. A Stellantis, ao lado da Volkswagen, é uma das mais afetadas pelo excesso de capacidade na região.

A empresa reduzirá sua capacidade europeia em 800 mil unidades, em parte convertendo fábricas para outras funções, como a unidade de Poissy, na França. Também pretende compartilhar produção com duas parceiras chinesas.

A Dongfeng Motor e a Leapmotor terão acesso a fábricas na Espanha e na França, enquanto a União Europeia avalia medidas protecionistas adicionais sobre carros elétricos chineses. A Leapmotor, que possui uma joint venture com a Stellantis, também fornecerá tecnologia competitiva para veículos elétricos. O movimento marca o nível mais profundo de cooperação na Europa entre montadoras chinesas até hoje.



A Stellantis também informou que fará parceria com a Tata Motors na Ásia-Pacífico, África, América do Sul e Oriente Médio em projetos de veículos e produtos. Na quarta-feira, a empresa anunciou que estuda desenvolver veículos nos EUA com a britânica Jaguar Land Rover, controlada pela Tata.

Para a Maserati, marca de luxo em dificuldades, a Stellantis planeja lançar dois novos modelos eletrificados. A companhia apresentará um plano estratégico para a marca deficitária em Modena, na Itália, em dezembro.

A grande quantidade de marcas da Stellantis já era vista como um problema desde a fusão, em 2021, entre a Fiat Chrysler Automobiles e o PSA Group. Na época, executivos acreditavam que ganhar escala e reunir mais recursos para a transição aos veículos elétricos ajudaria a competir com gigantes como a Toyota e a Volkswagen.

A estratégia funcionou por um período. Sob o comando do então CEO Carlos Tavares, a Stellantis alcançou retornos de dois dígitos. Mas a política agressiva de corte de custos, acompanhada de aumento de preços, acabou prejudicando a qualidade dos veículos e resultou em carros menos competitivos.

A Jeep, por exemplo, acumulou seis anos consecutivos de queda nas vendas nos Estados Unidos, apesar de continuar desejada por fãs de off-road.

Melhorias duradouras dependem da revitalização das marcas Jeep e Ram. No ano passado, a Stellantis prometeu investir US\$ 13 bilhões na América do Norte para renovar sua linha de produtos. A empresa trouxe de volta opções populares, como o potente motor Hemi V-8. A recuperação, até o momento, tem sido irregular. Enquanto as vendas da marca Ram aumentaram um quinto no primeiro trimestre, impulsionadas pelo retorno do Hemi, as entregas da Jeep cresceram apenas 3%.

Isso apesar da reformulação do SUV Grand Cherokee, o mais vendido, do lançamento de um Grand Wagoneer mais acessível e do retorno do Cherokee compacto, agora em versão híbrida após três anos de ausência.

A recuperação dos negócios ocorre em um cenário desafiador, que também afeta os concorrentes. Juros elevados e preços da gasolina em alta estão afastando os compradores, enquanto as tarifas reduzem os lucros. O CEO Antonio Filosa precisou tranquilizar os investidores, garantindo que a melhora na América do Norte continuará após margens abaixo do esperado terem derrubado as ações no mês passado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

RUBIO DIZ QUE CUBA ACEITOU OFERTA DE US\$ 100 MILHÕES EM AJUDA DOS EUA

Secretário de Estado americano voltou a acusar Havana de provocar crise no país e afirmou que ilha representa ameaça à segurança dos EUA

Por Rariane Costa

O secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, afirmou nesta quinta-feira, 21, que Cuba aceitou uma oferta de ajuda humanitária de US\$ 100 milhões feita por Washington, mas disse que ainda não está claro se o governo cubano concordou com as condições impostas pelos americanos para a distribuição dos recursos.

“Eles dizem que aceitaram. Vamos ver se isso significa que realmente acontecerá”, declarou Rubio a jornalistas.

Segundo o secretário, os EUA pretendem destinar alimentos e medicamentos à população cubana, com distribuição realizada pela Igreja Católica e por organizações consideradas confiáveis pelo governo americano.

Rubio afirmou ainda que Washington já conseguiu enviar cerca de US\$ 6 milhões em ajuda humanitária para Cuba desde o início do ano por meio da Igreja Católica, iniciativa que teria provocado atritos diplomáticos com Havana.



Segundo Marco Rubio, Cuba aceitou proposta de ajuda americana de US\$ 100 milhões. Foto: Joe Raedle/AFP

Na quarta-feira, 20, em vídeo divulgado pelo Departamento de Estado, Rubio responsabilizou a liderança cubana pela crise econômica e pelos frequentes apagões no país. Ele também afirmou que Cuba representa uma ameaça à segurança nacional americana.

“O verdadeiro motivo pelo qual vocês não têm eletricidade, combustível ou comida é porque aqueles que controlam o país saquearam bilhões de dólares”, disse o secretário em pronunciamento transmitido em espanhol.

A embaixada cubana em Washington reagiu às declarações e acusou Rubio de mentir para justificar as sanções impostas pelos EUA à ilha.

“A razão pela qual o secretário de Estado mente repetidamente sobre Cuba não é ignorância ou incompetência”, afirmou a representação diplomática. “Ele sabe muito bem que não há justificativa para uma agressão tão cruel e implacável”.

O governo do presidente Donald Trump tem ampliado a pressão sobre o regime cubano, enquanto mantém o embargo econômico contra o país. Havana atribui parte da atual crise econômica e energética às restrições impostas por Washington.

O aumento da pressão americana sobre Havana também inclui uma nova frente judicial contra Raúl Castro. Segundo autoridades americanas, a acusação contra o ex-presidente cubano está relacionada a um episódio ocorrido em 1996, quando ele ainda era ministro da Defesa no governo do irmão, Fidel Castro.

Na ocasião, duas aeronaves do grupo humanitário Brothers to the Rescue, formado por pilotos cubanos exilados radicados em Miami, foram abatidas pela Força Aérea cubana. O incidente deixou quatro mortos e provocou uma forte crise diplomática entre Cuba e os Estados Unidos. /Com AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/05/2026

ANEEL CONFIRMA RESULTADO DE MEGALEILÃO DE ENERGIA QUESTIONADO NA JUSTIÇA

Certame foi alvo de suspeitas de irregularidades e pedidos de suspensão pela equipe técnica do TCU e do Ministério Público Federal; entidades devem ir ao STJ

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) decidiu nesta quinta-feira, 21, por unanimidade, homologar o resultado do megaleilão de energia realizado pelo governo do presidente Luiz Inácio da Silva (PT) que contratou potência de usinas termelétricas - e pode ter um impacto

bilionário na conta de luz. Entidades do setor de energia renovável e indústrias avaliam entrar no Superior Tribunal de Justiça (STJ) contra o certame.

O leilão foi alvo de suspeitas de irregularidades e pedidos de suspensão pela equipe técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Ministério Público Federal. Com a decisão, a Aneel liberou a contratação das termelétricas em 2026. No dia 21 de junho, a agência deve confirmar o resultado para usinas que serão contratadas a partir de 2027.

O leilão contratou, em março, 19 gigawatts (GW) de potência ao sistema elétrico pelos próximos 15 anos. O volume supera a capacidade instalada de Itaipu e representa cerca de um quarto do consumo de energia médio diário brasileiro. O resultado provocou questionamentos na Justiça e no TCU. As principais críticas giram em torno do volume contratado, do preço e do deságio no resultado.



Diretoria da Aneel, em reunião em maio de 2026. Foto: Giuliana Vinci/Aneel

O relator do processo na Aneel, diretor Fernando Mosna, afirmou que adiar a homologação do resultado, sem decisão judicial e sem impedimento determinado pelo TCU neste momento, “poderia introduzir insegurança jurídica desnecessária no certame, especialmente diante da finalidade pública da contratação de reserva de capacidade e da necessidade de garantir previsibilidade aos agentes e ao planejamento setorial.”

O diretor pontuou que a decisão não impede “o prosseguimento das apurações em curso pelo TCU, pelo MPF ou pelo Poder Judiciário” e que eventuais determinações serão observadas pela Aneel.

Nessa contratação, as usinas só entram em operação quando o sistema elétrica mais precisa, como nos períodos de estiagem que afetam a produção das hidrelétricas ou nos horários de maior consumo de energia, entre 18h e 22h. O consumidor paga pela disponibilidade das usinas, independentemente do uso. O custo é calculado entre R\$ 500 bilhões e R\$ 800 bilhões em até 15 anos.

Como o Estadão mostrou, o leilão abriu uma disputa bilionária entre gigantes do setor elétrico, virou uma nova frente de pressão contra o petista em ano eleitoral e ainda pode ter um impacto na conta de luz dos consumidores de todo o País. O certame teve entre os vencedores a Eneva, empresa que pertence ao BTG, de André Esteves; a Âmbar Energia, dos irmãos Joesley e Wesley Batista; e a Petrobras, controlada pelo governo federal.

A Casa dos Ventos, empresa de energia eólica do empresário Mário Araripe, passou a atuar para anular o leilão, junto com associações ligadas às energias renováveis solar e eólica e parlamentares. A empresa defendia a inclusão de um sistema de baterias no leilão, que armazena energia produzida por fontes eólica e solar, o que não aconteceu. As grandes indústrias também agem para suspender a contratação, temendo um aumento tarifário.

Área técnica do TCU e MPF apontaram irregularidades no leilão

A área técnica do TCU viu indícios de sobrepreço e recomendou suspender a contratação das térmicas vencedoras do leilão. O ministro Jorge Oliveira, relator do processo, não seguiu a recomendação e cobrou um posicionamento da Aneel. Integrantes da agência afirmam que não cabia à Aneel, neste momento, regular o resultado do leilão, mas apenas homologá-lo.

O Ministério Público Federal pediu na Justiça e diretamente à Aneel para suspender a homologação do resultado, com a suspeita de irregularidades. A Justiça Federal decidiu manter o leilão, apontando risco jurídico de cancelar o resultado e ainda o perigo de a conta ficar ainda mais cara para o consumidor no futuro, diante do perigo de apagões e racionamento de energia.



Em fevereiro, o governo fez uma revisão que dobrou o preço-teto da contratação usinas existentes, elevando o valor de R\$ 1,12 milhão para R\$ 2,25 milhão por MW/ano, em média. Um aumento de 101%, apenas 72 horas após a publicação original. Para as novas usinas, que ainda serão construídas, o aumento foi de 81%, passando de R\$ 1,6 milhão para R\$ 2,9 milhões por MW/ano, em média.

Outra suspeita foi o deságio médio do leilão. Nesse tipo de concorrência, o governo estabelece um preço máximo e as empresas oferecem lances. Ganha quem oferecer o menor preço. O deságio médio entre o preço-teto e o valor vendido foi de 5,52%. A auditoria do TCU alertou que o leilão estabeleceu uma restrição concorrencial que enfraqueceu a competição de preços.

Não há dúvidas entre especialistas que a contratação de térmicas é necessária. As controvérsias giram em torno do volume necessário e do preço que o consumidor vai pagar. O governo aumentou os preços após pedido da Petrobras e da Associação Brasileira de Geradoras Termelétricas alegando que um preço-teto artificialmente baixo resultaria em um leilão vazio.

O Executivo alegou que o aumento incorporou custos das usinas como o choque global do preço de turbinas e outros equipamentos, os investimentos feitos em usinas existentes e o refinamento da estrutura de gastos que define uma remuneração justa para as empresas.

Entidades devem ir ao STJ contra leilão

A Associação Brasileira dos Sindicatos e Associações Representantes das Indústrias de Energias (Abraenergias) e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) avaliam entrar no Superior Tribunal de Justiça (STJ) com um mandado de segurança contra a decisão do ministro Jorge Oliveira, do TCU.

As entidades querem insistir na estratégia jurídica de pedir a nulidade do leilão. Os principais questionamentos estão na quantidade contratada, no preço-teto e no deságio médio de 5,52%.

Além disso, a Abraenergias deve recorrer da decisão da Justiça Federal que manteve o resultado do certame. “Até a gente, quando vai fazer uma compra numa loja, se oferece para pagar no Pix, ganha mais que 5% de desconto, mas no leilão de energia não”, diz a advogada Fernanda de Paula Forte, que coordena as equipes jurídicas das duas organizações. “O leilão é 18 vezes mais caro do que estamos pagando hoje pela contratação emergencial das térmicas desde 2021.”

Na terça-feira, 19, a Associação Brasileira de Geradoras Termelétricas lançou um manifesto com um grupo de especialistas defendendo o leilão. Com base na necessidade apontada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrica (ONS), o setor aponta que, sem o leilão, o consumidor pagaria muito mais, aumentando os custos para R\$ 970 bilhões em 15 anos, sendo 210 bilhões devido ao risco de blecautes e R\$ 760 bilhões devido a racionamentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/05/2026

ACELEN RENOVÁVEIS ANUNCIA US\$ 1,5 BI EM BIORREFINARIA PREVISTA PARA 2029 NA BAHIA

Unidade terá capacidade de produzir 1 bilhão de litros por ano de combustível sustentável de aviação e diesel renovável

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Acelen Renováveis, empresa de energia do Mubadala Capital, anunciou um investimento de US\$ 1,5 bilhão para dar início à construção de uma biorrefinaria de combustíveis renováveis na Bahia. Parte do aporte será financiada por um consórcio apoiado e liderado por HSBC e IFC, que reúne dez instituições financeiras nacionais e internacionais, informou a Acelen.

Fazem parte do consórcio: Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), First Abu Dhabi Bank (FAB), Abu Dhabi Commercial Bank (ADCB), BID Invest, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), Development Finance Institute Canada (FinDev Canada), KfW IPEX-Bank, Bradesco, BBVA e Bank of China.

Com início de operação previsto para 2029, a unidade terá capacidade de produzir 1 bilhão de litros por ano de combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês) e diesel renovável (HVO). A planta adotará a tecnologia HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids), apontada pela companhia como uma das principais rotas globais para produção de combustíveis renováveis, e será instalada em uma área industrial existente em São Francisco do Conde, Bahia.



Segundo estudo da FGV, cadeia integrada do projeto da Acelen pode movimentar até US\$ 40 bilhões na economia brasileira Foto: Divulgação/Acelen

Segundo a empresa, o projeto busca posicionar o Brasil entre os principais polos globais de combustíveis sustentáveis para aviação e transporte pesado, além de ampliar a segurança energética e contribuir para uma matriz considerada mais resiliente a oscilações e crises internacionais. A Acelen Renováveis afirma que a etapa anunciada consolida a confiança do mercado internacional nas vantagens competitivas do país para

desenvolver uma nova plataforma industrial de baixo carbono.

“O Brasil reúne condições únicas para liderar a transição energética global, combinando escala agrícola, excelência industrial e uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo. Com presença consolidada no País, o Mubadala Capital acredita no potencial do Brasil para desenvolver combustíveis renováveis em larga escala e está comprometido a fazer parte dessa jornada”, disse em nota o sócio do Mubadala Capital, Leonardo Yamamoto.

A IFC (International Finance Corporation), instituição do Grupo Banco Mundial voltada ao desenvolvimento do setor privado, atuou como coordenadora geral e lead arranger em conjunto com o HSBC para garantir a estruturação financeira após ampla diligência técnica, ambiental e social.

O investimento total da primeira unidade integrada deve superar US\$ 3 bilhões e inclui um braço agroindustrial com plantação, extração e beneficiamento de coprodutos da macaúba, além do uso de matérias-primas como óleo de soja e UCO (óleo de cozinha usado, na sigla em inglês).

“Esse investimento reflete o compromisso da IFC em catalisar capital privado onde pode fazer uma diferença transformadora. Ao apoiar uma das primeiras instalações de SAF da América Latina nessa escala, buscamos demonstrar a viabilidade comercial, reduzir riscos e lançar as bases para investimentos replicáveis na região”, disse o diretor regional da IFC para Manufatura, Agronegócio e Serviços na América Latina e Europa, Olaf Schmidt.

De acordo com a companhia, o empreendimento já tem engenharia integrada concluída, contratos estratégicos negociados e cerca de 90% da comercialização de SAF e HVO “já estruturada e assinada”.

“A estruturação deste financiamento confirma a robustez técnica, financeira e socioambiental do projeto. Entramos agora em uma nova etapa de execução industrial em larga escala”, declarou na mesma nota o CEO da Acelen Renováveis, Luiz de Mendonça.

No pico das obras, a expectativa é gerar cerca de 3,6 mil empregos diretos e indiretos. A empresa prevê cultivar 144 mil hectares em áreas degradadas, com 20% destinados a parcerias com agricultura familiar e pequenos produtores. Segundo estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a cadeia

integrada do projeto pode movimentar até US\$ 40 bilhões na economia brasileira e gerar cerca de 85 mil empregos diretos e indiretos na próxima década.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/05/2026

FERROGRÃO DEVERÁ SER LEILOADA NO SEGUNDO SEMESTRE DESTE ANO, DIZ MINISTRO

Segundo George Santoro, projeto avançou nas discussões ambientais, teve os estudos atualizados e prevê R\$ 1 bilhão em compensações ambientais

Por Elisa Calmon (Broadcast)

A Ferrogrão deverá ser leiloada no segundo semestre de 2026, após avanços nas discussões ambientais e na tramitação do projeto no Supremo Tribunal Federal (STF) e no Tribunal de Contas da União (TCU), segundo o ministro dos Transportes, George Santoro.

O projeto avançou nas discussões ambientais, teve os estudos atualizados e prevê R\$ 1 bilhão em compensações ambientais, segundo o ministro. George complementou dizendo que a ferrovia está em fase avançada de análise no TCU e aguarda definição do STF sobre uma ação relacionada ao empreendimento.

“A Ferrogrão deve ir (para frente). Hoje é o julgamento no Supremo. Se Deus quiser, vamos resolver essa questão finalmente”, afirmou durante o AgroForum, promovido pelo BTG Pactual nesta quinta-feira, 21.



Governo tem atualmente carteira de oito projetos ferroviários para licitação Foto: Dida Sampaio/Estadão

Santoro destacou que o governo possui atualmente uma carteira de oito projetos ferroviários para licitação e que três deles têm leilão previsto para o segundo semestre. Entre eles, além da Ferrogrão, está a relicitação da Malha Oeste, aprovada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para envio ao TCU.

Ao tratar da agenda ferroviária, afirmou que o governo avançou nas discussões com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para criar uma linha de financiamento específica para projetos ferroviários greenfield (construídos do zero). A proposta prevê prazo de até 50 anos e carência inicial para pagamento de juros.

O ministro ressaltou, porém, que o financiamento não elimina sozinho os desafios de caixa desses empreendimentos e afirmou que o governo decidiu adotar mecanismos para cobrir lacunas de viabilidade econômica. Entre as alternativas estão investimentos cruzados e o uso de recursos obtidos em renovações e outorgas ferroviárias. “Temos clareza de que vamos conseguir viabilizar uma carteira de ferrovias”, disse.

Santoro também destacou os avanços da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), após negociações com a Vale, e a modelagem da nova concessão da Malha Sul, estruturada em três lotes após a decisão de não renovar o contrato da Rumo.

A expectativa é que o primeiro lote seja o mais rentável para gerar recursos para apoiar os demais trechos da concessão, incluindo investimentos para ampliar a conexão ferroviária com os portos de Paranaguá e São Francisco do Sul. “A filosofia é: dinheiro de ferrovia fica em ferrovia”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/05/2026

CÂMARA APROVA PROJETO DE LEI QUE PROÍBE EMBARGO AMBIENTAL COM BASE EM IMAGENS DE SATÉLITES

Proposta era considerada uma das prioridades da bancada agrícola no âmbito do 'Dia do Agro' na Câmara; para ministro do Meio Ambiente, projetos aprovados são 'retrocesso inimaginável'

Por Isadora Duarte (Broadcast) e Victor Ohana (Broadcast)

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados aprovou na noite nesta quarta-feira, 20, o projeto de lei que regula a aplicação de medidas administrativas cautelares na área ambiental. Na prática, o projeto veda embargos ambientais baseados exclusivamente em detecção remota da infração por satélites. O projeto foi aprovado em votação simbólica com orientação contrária da Federação PT-PCdoB-PV, da Federação PSOL-REDE e do PSB. O texto seguiu para o Senado.

O projeto era encampado pela bancada da agropecuária, que alega que o texto dispõe sobre a garantia à ampla defesa e ao contraditório. O parecer estabelece que medidas cautelares não poderão ser usadas como antecipação de sanções sob pena de nulidade do processo. O projeto exige a notificação prévia em prazo razoável antes da adoção da medida administrativa cautelar. O texto também diferencia sanções administrativas de medidas cautelares.

A relatora, deputada federal Marussa Boldrin (Rep-GO), defendeu que o projeto trata da garantia da ampla defesa. "Esse projeto faz justiça aos produtores rurais brasileiros e é contra os excessos que penalizam quem produz e quem trabalha no País. Estamos falando de produtores que amanhecem com propriedades embargadas por meio de apontamentos feito em sistemas remotos, como Projeto de Monitoramento do Desmatamento na Amazônia Legal por Satélite (Prodes), sem fiscalização in loco, sem direito ao contraditório e sem direito de defesa prévia", disse a deputada.



Trecho da Floresta Amazônica na região de Sinop, no Mato Grosso Foto: Tiago Queiroz/Estadão

"As imagens de satélite não podem substituir o direito constitucional da ampla defesa. Defendemos o equilíbrio direito à ampla defesa e o respeito à Constituição. O projeto não acaba com a fiscalização, não fragiliza, mas impede que medidas cautelares sejam empregadas como punições antecipadas", disse ainda a relatora. Boldrin citou que produtores rurais estão impedidos de acessar crédito rural em virtude de medidas administrativas cautelares adotadas com base em

imagens de satélite.

O projeto prevê que medidas cautelares, como embargos e restrições administrativas, não sejam aplicadas automaticamente apenas com base em detecção remota, sem prévia notificação, contraditório ou validação adequada. O tema ganhou apelo junto aos produtores rurais após a concessão de crédito rural ser condicionada ao uso de dados do Prodes desde 1.º de abril, resolução revisada pelo Conselho Monetário Nacional na última semana.

O Ministério do Meio Ambiente e entidades ambientalistas se posicionaram contra o projeto, alegando que ele fragiliza as medidas administrativas na área ambiental e enfraquece a fiscalização ambiental. O projeto era um dos temas prioritários para a Frente Parlamentar da Agropecuária no âmbito do "Dia do Agro" na Câmara.

Floresta do Jamanxim

Um outro projeto aprovado ontem é o que altera os limites da Floresta Nacional (Flona) do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental do Jamanxim, em Novo Progresso, no Pará. O projeto também entrou em regime de urgência e foi aprovado em votação simbólica, com orientação contrária da

Federação PT-PCdoB-PV e da Federação PSOL-REDE, assim como o projeto do embargo ambiental. O texto também seguiu para o Senado.

Na prática, o projeto de lei retoma a redução dos limites da Flona do Jamanxim para passagem da ferrovia EF-170 (Ferrogrão) na área. O substitutivo desmembra 486.438 hectares da floresta, de um total de 1,3 milhão, para conversão em área de proteção ambiental. Pelo projeto, a Flona do Jamanxim ficará com cerca de 814.686 hectares. O projeto prevê que a Área de Proteção Ambiental do Jamanxim e a Flona do Jamanxim serão administradas pelo Instituto Chico Mendes (ICMBio).

A Floresta e o Parque Nacional do Jamanxim foram criados em 2006 para conter a degradação ambiental na região em virtude da rodovia BR-163, que liga Pará ao Rio Grande do Sul. Em 2016, o governo de Michel Temer encaminhou uma Medida Provisória ao Congresso tratando da alteração dos limites da área, mas o tema foi vetado e apresentado sob o projeto de lei 8.107 de 2017. Uma outra lei que trata do tema, a 13.452/17, que reduzia os limites do Parque do Jamanxim tem sua constitucionalidade questionada em ação no Supremo Tribunal Federal (STF).

O governador do Pará, Helder Barbalho (MDB), e demais lideranças do Estado acompanharam a votação.

O relator do projeto, deputado federal José Priante (MDB-PA), afirmou que Novo Progresso enfrenta uma situação particular fronteira e que possui 90% do território preservado. Priante argumentou que a criação da Flona em 2006 se sobrepôs a outros ordenamentos vigentes sobre a área, que era ocupada produtivamente, o que criou “profundos embaraços” e gerou conflitos agrários. “Estamos propondo a recategorização de um pedaço dessa área para que, a partir de então, possamos dar um passo na pacificação e no ordenamento legal, na resolução de um conflito fundiário, sem avançar um metro dentro da floresta. É apenas recategorizar uma área antropomorfizada há décadas”, defendeu.

O Ministério do Meio Ambiente e entidades ambientalistas se posicionaram contra o projeto, afirmando que o texto diminui o tamanho da Floresta Nacional do Jamanxim e que fragiliza a proteção ambiental.

‘Retrocesso inimaginável’

O ministro do Meio Ambiente, João Paulo Capobianco, classificou o esforço concentrado de votação de projetos de interesse do agronegócio na Câmara dos Deputados, batizado de “Dia do Agro”, como um “retrocesso inimaginável”. “É um movimento absolutamente grave porque opera em várias frentes simultâneas que têm poder de impacto sobre a gestão ambiental no Brasil de proporções nunca vistas. Uma ação coordenada de diferentes projetos que atacam diferentes áreas e competências, um retrocesso inimaginável”, disse Capobianco em entrevista coletiva nesta quarta-feira.

O MMA, o Ibama e o ICMBio alertaram que há impactos negativos do pacote de projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional que afetam o ordenamento ambiental. “Não poderíamos imaginar que no Brasil no século 21, que é considerado detentor de uma das legislações ambientais mais avançadas, estaríamos assistindo a essa degradação da lei para atender interesses específicos de setores que querem seguir operando à margem da legislação e de forma irresponsável em relação à legislação ambiental”, afirmou Capobianco.



João Paulo Capobianco, ministro do Meio Ambiente
Foto: Wilton Junior/Estadão

Os projetos citados como críticos pelo MMA são o PL 5900/2025, que exige manifestação técnica vinculante do Ministério da Agricultura sobre a lista de espécies em extinção; o PL 364/2019, que altera a Lei de Proteção da Vegetação Nativa; o PL 2564/2025, que proíbe embargos a partir de imagens de satélite; o PL 3123/2025, que trata do compartilhamento de informações do produtor rural

em operações de financiamento rural, seguro rural e resseguro rural; e o PL 2486/2026, que reduz os limites da Floresta Nacional do Jamanxim e cria a Área de Proteção Ambiental do Jamanxim.

Para o ministro, o pacote é “gravíssimo”. “Depois do licenciamento ambiental, estamos enfrentando uma nova leva de abrangência muito ampla e grave. São projetos que interferem na organização do governo federal”, criticou Capobianco.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/05/2026

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

VLÍ BATEU RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS EM ABRIL

Entre os fatores que contribuíram para o desempenho estão investimentos realizados para aumento de capacidade, segurança e infraestrutura

Por Paulo Santos, Valor — Campina Grande (PB)



Em abril, o volume transportado pelas ferrovias onde a VLÍ opera alcançou 2,96 milhões de toneladas, volume 3,5% superior ao último recorde mensal, registrado em março de 2025 — Foto: Reprodução/VLÍ

A VLÍ, companhia de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais, registrou a maior movimentação mensal de grãos e farelos de sua história. Em abril, o volume transportado pelas

ferrovias onde a companhia opera alcançou 2,96 milhões de toneladas, volume 3,5% superior ao último recorde mensal, registrado em março de 2025.

Já nos portos, a VLÍ embarcou 1,99 milhão de toneladas, crescimento de 0,5% na comparação com março do ano passado.

Entre os fatores que contribuíram para o desempenho de abril, estão os recentes investimentos realizados para aumento de capacidade, segurança e infraestrutura.

"Esse novo recorde é fruto da evolução da nossa performance operacional e dos avanços no modelo de atendimento aos clientes. Neste primeiro semestre, habilitamos novas rotas conectadas aos corredores de exportação, expandimos a presença na cadeia dos farelos e criamos soluções logísticas para aprimorar o recebimento de cargas", destacou, em nota, Gabriel Fonseca, gerente geral de grãos da VLÍ.

Em 2025, a empresa também registrou recordes históricos na movimentação de grãos (milho e soja) e farelos, com o transporte de 23 milhões de toneladas em suas ferrovias, resultado 16% superior ao registrado em 2024. No mesmo período, os portos operados pela companhia embarcaram 15,4 milhões de toneladas, crescimento de 14% na comparação anual.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/05/2026

IRÃ NEGOCIA COM OMÃ SISTEMA DE PEDÁGIO PERMANENTE EM ORMUZ

Embaixador iraniano na França, Mohammad Amin-Nejad, diz que sistema garantiria segurança e administração da via marítima vital

Por Samy Adghirni, Em Bloomberg — Paris



Navios ancorados próximos à Ilha Larak, do Irã, no Estreito de Ormuz — Foto: Majid Saeedi/Getty Images/Bloomberg

O Irã está discutindo com Omã a criação de algum tipo de sistema permanente de pedágio que formalize seu controle sobre o tráfego marítimo no Estreito de Ormuz.

“O Irã e Omã devem mobilizar todos os seus recursos tanto para fornecer serviços de segurança quanto para administrar a navegação da forma mais adequada possível”, disse o embaixador iraniano na

França, Mohammad Amin-Nejad, em entrevista à Bloomberg em Paris na quarta-feira.

“Isso implicará custos e, naturalmente, aqueles que desejarem se beneficiar desse tráfego também deverão pagar sua parte”, afirmou ele em farsi, por meio de um intérprete, acrescentando que o sistema será transparente.

“E, se hoje existe algum desejo de melhorar a situação, é preciso encontrar uma solução para atacar a raiz do problema.” O governo de Omã não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

O fechamento sem precedentes do estreito pelo Irã é a maior consequência da guerra entre Estados Unidos e Israel contra a República Islâmica. O tráfego marítimo diminuiu drasticamente desde o início do conflito, no fim de fevereiro, com o Irã permitindo a passagem de poucos navios e os EUA bloqueando portos iranianos. Isso provocou forte alta nos preços da energia e desencadeou uma venda global de títulos públicos à medida que aumentam as pressões inflacionárias.

“Sempre dissemos que um sistema de pedágio no estreito seria inaceitável”, declarou o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, a jornalistas nesta quinta-feira, ao ser questionado sobre as intenções iranianas. “Ninguém no mundo apoia um sistema de pedágio. Isso não pode acontecer. Tornaria inviável um acordo diplomático. É uma ameaça ao mundo que eles tentem fazer isso, e é completamente ilegal.”

Impasse

Localizado entre o Irã ao norte e Omã ao sul, o Estreito de Ormuz conecta o Golfo Pérsico ao Oceano Índico e normalmente responde por um quinto do fornecimento mundial de petróleo e gás natural liquefeito, além de outras commodities, como alumínio e fertilizantes.

O Irã se recusa a reabrir o Estreito de Ormuz até que os EUA concordem em suspender o bloqueio naval aos portos iranianos. Amin-Nejad insistiu que o tráfego não foi totalmente interrompido e afirmou, sem apresentar provas, que 26 petroleiros e outros navios cruzaram o estreito entre terça e quarta-feira com ajuda da Guarda Revolucionária Islâmica.

Esse seria um número excepcionalmente alto para as últimas semanas, mas ainda muito abaixo dos níveis anteriores à guerra, de aproximadamente 135 embarcações por dia.

Amin-Nejad atribuiu a redução do tráfego aos custos elevados dos seguros marítimos, embora empresas de navegação afirmem que o principal problema é o risco de ataques com mísseis e drones, além de minas marítimas. A maioria diz que não enviará embarcações pelo estreito enquanto a guerra continuar.

Irã e EUA concordaram com um frágil cessar-fogo em 8 de abril e trocam mensagens por meio do Paquistão sobre um possível acordo de paz. Ainda assim, os dois lados parecem distantes e já declararam recentemente estar preparados para retomar as hostilidades.

O Estreito de Ormuz tornou-se um dos principais pontos de impasse, com Europa e países árabes do Golfo, como a Arábia Saudita, afirmando que o Irã não pode controlar uma rota marítima historicamente tratada como águas internacionais.

Agora, o Irã ampliou a área sob sua alegada jurisdição e estabeleceu novas regras para navios que desejem atravessar a hidrovia, que possui cerca de 39 quilômetros de largura em seu ponto mais estreito. Isso inclui lidar com um novo órgão chamado Autoridade do Estreito do Golfo Pérsico e, em alguns casos, receber cobranças de até US\$ 2 milhões por passagem segura.

O Irã afirma que países como China e Coreia do Sul coordenaram com a Marinha da Guarda Revolucionária a travessia de seus navios. Nenhum dos dois confirmou a informação, e Teerã não informou se houve cobrança.

Teerã sinalizou que pretende manter o controle sobre Ormuz mesmo após o fim da guerra, como forma de dissuadir futuros ataques dos EUA e de Israel. A medida também pode servir para gerar receitas para a economia devastada pela guerra.

‘Precedente perigoso’

O presidente Donald Trump passou de sugerir que os próprios EUA poderiam cobrar taxas no estreito para alertar o Irã de que “é melhor não estar” pensando em pedágios. Em determinado momento, ele chegou a sugerir uma joint venture entre EUA e Irã para administrar Ormuz.

O presidente da principal companhia petrolífera dos Emirados Árabes Unidos destacou as preocupações dos vizinhos árabes do Irã ao afirmar que um “precedente perigoso” está sendo criado em Ormuz.

“Quando se aceita que um único país possa manter refém a hidrovia mais importante do mundo, a liberdade de navegação como a conhecemos acaba”, disse Sultan Al Jaber na quarta-feira. “Se não defendermos esse princípio hoje, passaremos a próxima década lidando com as consequências.”

Amin-Nejad minimizou as tensões com os Emirados Árabes Unidos e a Arábia Saudita. Segundo a Bloomberg, os dois países realizaram ataques secretos separados contra o Irã antes do cessar-fogo, em resposta aos milhares de drones e mísseis lançados por Teerã contra eles e outros países, como Catar e Bahrein.

“Os momentos mais dolorosos ou difíceis para nós foram aqueles em que não tivemos escolha a não ser atacar bases militares localizadas no território desses países, de onde o território iraniano estava sendo atacado”, disse Amin-Nejad, acrescentando que os “mal-entendidos acumulados” poderão ser resolvidos facilmente após o fim da guerra.

Muitos dos projéteis iranianos atingiram áreas civis e instalações não militares, como portos e refinarias de petróleo. O embaixador afirmou ainda que os EUA subestimaram a capacidade de resistência do Irã.

“A análise deles se baseava na crença de que, pressionando o povo iraniano por meio de sanções e uma espécie de embargo total, conseguiriam resolver completamente a questão em três ou quatro dias”, afirmou. “Eles imaginaram que o Irã era uma segunda Venezuela”, disse, em referência à captura do presidente venezuelano Nicolás Maduro em janeiro.

(Flavia Krause-Jackson e Alan Katz contribuíram de Paris.)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/05/2026

Governo altera cronograma e prevê leilão da hidrovía do Rio Paraguai para 2027

Expectativa do governo era de que a disputa ocorresse no segundo semestre de 2026; hidrovía tem cerca de 600 quilômetros em território brasileiro e é estratégica para o escoamento de cargas no Centro-Oeste

Por Marlla Sabino, Valor — Brasília



Rio Paraguai — Foto: Divulgação/Antaq

O Ministério de Portos e Aeroportos revisou o cronograma para a concessão da hidrovía do Rio Paraguai e passou a prever a realização do leilão no primeiro semestre de 2027. Anteriormente, pelo balanço apresentado em janeiro, a expectativa era de que a disputa ocorresse no segundo semestre de 2026.

O cronograma foi apresentado pelo secretário nacional de Hidrovias e Navegação da pasta, Otto Burlier, nesta quinta-feira (21), durante a apresentação de balanço de dois anos da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que a pasta continuará trabalhando para ter a publicação do edital da concessão do projeto ainda neste ano, mas optou por uma previsão de prazo mais "pé no chão". Segundo ele, no início do processo de concessão de um novo modal é necessário tempo para aprofundar diálogos, inclusive com movimentos sociais.

Em entrevista ao Valor, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, explicou que o processo está, no momento, em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). Em paralelo, Brasil, Paraguai e Bolívia negociam acordo sobre regras de governança.

Sobre a negociação, o secretário afirmou que trabalha com expectativa otimista de fechar, com os paraguaios e bolivianos, uma minuta do acordo em junho sobre a concessão. A intenção é aprovar os termos nos Parlamentos dos três países ao longo do segundo semestre, em paralelo à retomada do trâmite no TCU.

O ministro ressaltou que cada país tem um modelo de regulação e o diálogo busca um consenso sobre a concessão ao longo de todo o período do contrato. "Estamos avançando bem. A grande parte do espaço navegável é dentro do território brasileiro, e, portanto, é natural que a regulação seja regida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)", disse.

Apesar da revogação no início deste ano do decreto que incluía hidrovias no Programa Nacional de Desestatização (PND) após protestos de povos indígenas, o governo manteve os projetos na carteira de concessões.

Entre os empreendimentos previstos, estão as hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós, na região Norte, além da chamada "Hidrovía Verde", também em estudo. Em todos os casos, os leilões são estimados pelo governo para o primeiro semestre de 2027.

Ao comentar a inclusão das hidrovias no programa de concessões, o ministro afirmou que não houve nenhum "retrocesso" em relação aos estudos sobre o projeto, que estão avançando. Segundo ele, no momento adequado, o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), vai fazer a formalização do processo.

"A política pública tem avançado na questão dos estudos. Os estudos vão identificar se o melhor modelo é o de concessões, qual o modelo, e vamos poder apresentar à sociedade para fazer as

discussões e ela será escutada, como deve ser. O governo valoriza o diálogo com movimentos sociais e população impactados das regiões onde poderá ter concessão hidroviária."

Durante o evento, o secretário afirmou que a pasta tem trabalhado em parceria com a agência reguladora para avançar na agenda, que passa por um processo de amadurecimento e de convencimento junto à população, de que as concessões podem trazer melhorias para além da logística, mas para populações que estão próximas aos rios. Segundo ele, as concessões trazem ganhos sociais, logísticos e ambientais.

Nessa linha, o CEO do MoveInfra, Ronei Glanzmann, anunciou que o movimento irá iniciar um estudo técnico sobre o setor hidroviário brasileiro com o objetivo de identificar gargalos, mapear oportunidades de investimentos e apoiar a construção de uma agenda estratégica para o desenvolvimento das hidrovias no país.

O estudo, cujo objetivo é também ser usado como instrumento de comunicação sobre o tema, analisará sete dos principais sistemas hidroviários brasileiros: Hidrovia Verde (Amazonas e Barra Norte), Madeira, Tapajós, Tocantins-Araguaia, Paraguai, Tietê-Paraná e Lagoa-Mirim. Cada corredor será avaliado sob quatro eixos principais: socioambiental, operacional, econômico e regulatório.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/05/2026

EX-MINISTRO DE BOLSONARO TRAÇA PLANO ECONÔMICO PARA FLÁVIO

O economista e advogado Adolfo Sachsida foi secretário de Política Econômica e ministro das Minas e Energia de Jair Bolsonaro

Por Fernando Canzian, Folhapress — São Paulo



Adolfo Sachsida, ex-ministro de Minas e Energia — Foto: Billy Boss/Câmara dos Deputados

O Brasil chegou ao seu limite fiscal e operacional, exigindo uma ruptura com o modelo de expansão estatal. Entre 2023 e 2026, o país criou ou aumentou 27 tributos, uma nova medida arrecadatória a cada 37 dias, elevando a carga tributária ao recorde de 32,4% do Produto Interno Bruto (PIB).

No período, a dívida pública saltou de 71,7% para 80,1% do PIB, pressionando a taxa estrutural de juros e

sufocando o investimento privado.

Esse é o principal diagnóstico do "Projeto Brasil", formulado em uma série de textos pelo economista e advogado Adolfo Sachsida, 53, para subsidiar o plano econômico do pré-candidato Flávio Bolsonaro (PL) - cuja campanha teve recente revés com as revelações do caso "Dark Horse".

Nesta quarta (20), Flávio tinha encontro marcado com investidores na Faria Lima e um jantar programado com empresários, ambos em São Paulo, em que deveria apresentar as linhas de seu programa econômico.

O plano refuta a ideia de que responsabilidade fiscal e proteção social são agendas opostas e garante a manutenção e o aprimoramento de programas como o Bolsa Família. O rigor nas contas públicas é considerado essencial para o controle da inflação e a proteção da renda dos mais pobres.

Sachsida foi secretário de Política Econômica e ministro das Minas e Energia de Jair Bolsonaro (PL). Antes, trabalhou por mais de 20 anos no Ipea (Instituto de Pesquisa econômica Aplicada).



Em janeiro, Sachsida foi indicado para atuar diretamente na defesa do ex-presidente no processo da trama golpista, o que lhe confere livre acesso a Bolsonaro em alguns dias da semana, sem precisar de autorização do STF (Supremo Tribunal Federal). Flávio também pode visitar o pai.

O plano vem sendo delineado nos últimos meses. Por trás das linhas gerais, segundo a Folha apurou, dezenas de especialistas preparam minutas de medidas legislativas e decretos que poderiam ser rapidamente postos em prática em 2027, em caso de vitória de Flávio.

Procurado, Sachsida não quis se manifestar. A assessoria de Flávio confirmou que o economista está entre as "vozes que estão sendo ouvidas", mas informa que o plano de governo ainda precisará ser "decidido e aprovado pelo pré-candidato".

A prioridade do "Projeto Brasil" é a estabilização das contas públicas com uma mudança estrutural na regra fiscal. O projeto propõe substituir as atuais metas de resultado primário (receitas menos despesas, sem contar juros da dívida), classificadas como "facilmente contornáveis", por uma âncora fiscal baseada na trajetória da relação dívida/PIB.

Esta medida determinaria uma restrição real ao gasto público, garantindo que o Estado não cresça em ritmo superior à renda nacional.

Para viabilizar a redução da carga tributária sem gerar déficit, o plano foca em três frentes:

1. Privatizações e concessões de atividades para a iniciativa privada onde o Estado opera com baixa eficiência, reduzindo o peso fiscal e atraindo novos investimentos;
2. Auditoria para eliminar subsídios ineficientes e extinguir privilégios de grupos de interesse, chamados de "amigos do rei";
3. Digitalização massiva dos serviços públicos para reduzir o "custo Brasil", aumentar a transparência e fechar brechas para a corrupção.

Outras medidas analisadas por demais membros da equipe de Flávio incluiriam a desvinculação do salário mínimo dos reajustes da Previdência e a adoção da inflação como indexador de gastos com saúde e educação, em vez da receita de impostos.

O cerne das ideias de Sachsida é que o setor privado assuma o papel de principal motor do crescimento. Ao Estado caberia garantir a estabilidade macroeconômica, investir em infraestrutura essencial, proteger a concorrência e assegurar igualdade de oportunidades.

Suas propostas atacam o modelo de "campeões nacionais", em que o Estado escolhe setores ou indústrias para receber aportes bilionários de crédito e subsídios. O diagnóstico é que esses recursos são retirados de áreas dinâmicas para sustentar setores arcaicos, resultando em má alocação de capital e empobrecimento da classe média.

A solução proposta é uma política econômica horizontal, com a retirada de restrições artificiais à competição. Segundo o plano, a promoção da concorrência gera ganhos imediatos de produtividade e crescimento no curto prazo, sem necessidade de novos gastos públicos.

O foco é substituir a "economia de favores" por uma "economia de liberdade", em que o sucesso depende da eficiência empresarial e não da proximidade com o poder em Brasília.

Para destravar o investimento, o projeto exigiria "o fim da paralisia regulatória". Em setores estratégicos como a mineração, a legislação é considerada atrasada, levando a que o tempo médio para o início de uma operação industrial supere dez anos.

O mesmo ocorreria com a margem equatorial, onde riquezas enormes, segundo o plano, permanecem inexploradas devido a entraves legais, enquanto países vizinhos avançam no desenvolvimento regional.

O fortalecimento da segurança jurídica é visto como essencial para reduzir o risco-país e o projeto defende o combate ao ativismo judicial.

Geopoliticamente, o Brasil é apontado como o "grande porto seguro mundial" para investimentos em um mundo hoje instável. O país poderia também se tornar um polo de manufatura avançada e na produção de minerais críticos, desde que adote marcos regulatórios ágeis e previsíveis.

Além disso, o projeto enfatiza a "estabilidade institucional", que seria um dos pilares para o crescimento sustentável. Não há menção à tentativa de golpe de Estado liderada pelo pai de Flávio, que levou à condenação de Bolsonaro a 27 anos e 3 meses de prisão em regime fechado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BRASKEM PROJETA 6 NAVIOS PRÓPRIOS EM 2027 E NEGOCIA OUTROS 4 PARA CABOTAGEM

Por Danilo Oliveira Navegação 21/05/2026 - 19:48



Subsidiária BT&S incorporou, em maio, 2 navios-tanque para transporte de nafta construídos na China, onde estão próximas duas encomendas. Empresa mira frota com redução média de 30% das emissões

A Braskem incorporou, no começo de maio, os navios-tanque (NTs) Beautiful Future e Blooming Future à frota da subsidiária BT&S (Braskem Trading & Shipping BV), que farão o transporte de nafta entre a costa do Golfo dos Estados Unidos (Golfo do México) e o Brasil. A frota, que também conta com dois navios para transporte de etano,

será ampliada em mais dois navios, cujas entregas estão previstas para setembro deste ano e janeiro de 2027, totalizando seis navios próprios. A empresa também tem aprovada a construção de mais quatro navios para operação na cabotagem, que estão em negociação.

Em 2024, a Braskem obteve junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) outorga para atuar como empresa brasileira de navegação (EBN). Em outubro daquele ano, a empresa iniciou operações próprias de cabotagem na costa brasileira. Os navios que operam atualmente na cabotagem do Brasil não são de propriedade da Braskem.

“Operamos com navios afretados em bareboat (a casco nu), sobre os quais temos total responsabilidade na EBN, além de navios em COA (Contract of Affreightment) e TC (Time Charter). Esperamos ter navios próprios entre 2028/2029. A futura frota própria da cabotagem vai incluir significativas melhorias de engenharia”, projetou o diretor responsável pela Braskem Trading & Shipping BV, Hardi Schuck. A empresa não revela o valor das operações, mas considera que foi significativo e competitivo em comparação com as demais alternativas disponíveis no mercado.

Os NTs Beautiful Future e Blooming Future foram apresentados em uma cerimônia realizada na China, no último dia 8 de maio. Para a Braskem, a incorporação das duas embarcações à frota contribui para avançar na estratégia de modernização logística e descarbonização das operações marítimas, além de representar um novo passo da Braskem em direção a operações logísticas mais eficientes.

A principal origem da nafta importada será os Estados Unidos, Mediterrâneo ou Noroeste da Europa. A nafta será descarregada no Porto de Aratu (BA) ou em Tramandaí (RS). A capacidade de transporte de cada embarcação é de 89.500 metros cúbicos (m³).

As duas embarcações são do tipo LR1 (Long Range 1) e foram projetadas com tecnologia que reduz em cerca de 30% as emissões de CO₂, em comparação à média da frota atual da companhia — o que representa uma redução estimada de 6.500 toneladas de emissões por ano. Elas utilizam motores de última geração, da fabricante MAN, e design de casco otimizado para atingir mais eficiência. “A meta da BT&S é ter uma frota com redução média de 30% de emissões, quando comparada com a frota média existente no mercado”, frisou Schuck.

O diretor contou à Portos e Navios que a BT&S desenvolveu o projeto de engenharia junto a parceiros internacionais, de forma a incorporar as mais modernas tecnologias existentes no mercado e contratou a construção com o estaleiro chinês GSI (Guangzhou Shipyard International), localizado em Guangzhou, na China. O navio foi financiado através de leasing com uma Leasing House baseada na Noruega, chamada Ocean Yield. A RINA é a sociedade classificadora dos projetos.

Os navios LR1 foram projetados para operar com biocombustíveis e bunker de baixo e alto teor de enxofre. Segundo Schuck, a operação com combustível de alto teor de enxofre é possível porque o navio está dotado de um equipamento para remoção do enxofre dos exaustos da combustão. Ele também tem um sistema para remover NOx (óxidos de nitrogênio). O diretor acrescentou que os navios de etano, em operação desde 2025, têm flexibilidade para usar etano, que tem emissão semelhante ao GNL (gás natural liquefeito), como combustível alternativo.

Schuck mencionou que os novos navios incorporam diferentes tecnologias que aumentam a eficiência, como, por exemplo, a redução de emissão de SOx (óxidos de enxofre) dos gases de combustão através de um scrubber (purificador de gases de escape), que remove o enxofre desses gases, além da redução de emissão de NOx através de um reator de redução catalítica seletiva.

As embarcações também contam com soluções para redução de emissões de CO₂, por meio da pintura de atrito ultra baixo, para reduzir a fricção do navio com a água do mar, bem como a regulagem da velocidade e torque do motor, variando frequência e tensão da energia elétrica fornecida pelo motor, de forma a não desperdiçar energia. A empresa também destaca os motores MAN de alta eficiência e melhorias no sistema de propulsão para reduzir turbulência antes do hélice e evitar cavitação no hélice (pre-swirl duct e twisted rudder).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/05/2026

EM ROTERDÃ, REPRESENTANTES DE PECÉM RECEBEM REI DOS PAÍSES BAIXOS E FORMALIZAM COOPERAÇÃO COM PORTOS EUROPEUS

Da Redação Portos e Logística 21/05/2026 - 19:15



O Rei dos Países Baixos, Willem-Alexander, visitou, na última quarta-feira (20), o estande do Complexo do Pecém no evento World Hydrogen 2026, considerada uma das maiores feiras de hidrogênio do mundo, que está sendo realizada esta semana em Roterdã, na Holanda. Durante a visita, o monarca conheceu o projeto de Hidrogênio Verde, desenvolvido pela empresa cearense, e acompanhou a assinatura de documento que formalizou parceria entre o Brasil e a União Europeia em projeto de projeto de transição energética.

A iniciativa envolve o Complexo do Pecém e os porto de Roterdã e o Duisport, da Alemanha. O objetivo é permitir até 2029 o fornecimento aos europeus de moléculas verdes produzidas no Ceará. O presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino, classificou a assinatura como avanço na consolidação do Ceará como referência na produção e exportação de energia limpa e na ampliação de conexões com hubs internacionais de hidrogênio verde.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/05/2026

ANTAQ ATENDE TCU PARA REATIVAR CONTRATO TRANSITÓRIO EM SANTOS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 20/05/2026 - 21:50



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), decidiu, em caráter ad referendum, pelo cumprimento da determinação do plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) de reativar o contrato transitório da empresa Reliance Agenciamento e Serviços Portuários com o Porto de Santos (SP). O contrato estava suspenso desde dezembro de 2025, por determinação da agência, sob alegação de que o termo não estava cumprindo normas da autarquia, como definição de tipo de carga e o prazo contratual em vista do leilão do Tecon 10, devendo a autoridade portuária refazer o contrato firmado.

No último dia 7 de maio, foi publicado o acórdão do plenário do TCU, que entendeu que as regras essenciais do processo seletivo e das contratações portuárias não podem ser modificadas posteriormente de forma unilateral, sob pena de comprometimento da estabilidade regulatória e da confiança legítima dos investidores. O TCU havia determinado que a Antaq promovesse, no prazo de 15 dias, a retificação dos atos restritivos anteriormente editados. A diretoria colegiada da agência deverá referendar a decisão nas próximas reuniões.

O tribunal decidiu que a restauração das condições originais do contrato garante a imediata retomada da plena viabilidade operacional da área 'SSZ 35.2', evitando a manutenção de um cais estratégico inoperante e assegurando mais eficiência logística ao porto organizado. O terminal fica no Saboó, em uma área que faz parte do futuro terminal de contêineres Tecon 10, e está sob arrendamento transitório.

Com a decisão da Corte de Contas, a arrendatária poderá operar integralmente conforme as condições originalmente previstas no edital e no contrato firmado, incluindo o restabelecimento do perfil multicarga da área e da preferência de atracação anteriormente assegurada.

No acórdão, o TCU recomendou que a Antaq aprimorasse a redação da resolução 127/2025, deixando transparente os prazos limites de submissão dos processos de exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto pela autoridade portuária antes da publicação do edital, assim como os prazos máximos para a análise da correção das diretrizes de contratação pela agência reguladora.

O diretor-geral da Antaq, Frederico Dias, determinou que a APS restrinja o perfil de carga para o processo seletivo simplificado (02/2025) a "Granel Sólido Vegetal" e que a autoridade portuária de Santos remova qualquer referência à prioridade ou preferência de atracação do contrato de transição a ser celebrado em decorrência desta seleção simplificada.

Dias, que é relator do processo na agência, também determinou que a deliberação seja comunicada ao TCU, ao Ministério de Portos e Aeroportos, à APS e às empresas: Set Port Logística Ltda.; Reliance Agenciamento e Serviços Portuários Ltda.; Port Master Operador Portuário Ltda.; e Ecoporto Santos S.A. Os efeitos são imediatos a partir de sua assinatura, publicada no Diário Oficial da União nesta quarta-feira (20).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/05/2026

EBNS DEFENDEM PRORROGAÇÃO DA NÃO INCIDÊNCIA DO AFRMM POR 5 ANOS

Por Danilo Oliveira *Navegação* 20/05/2026 - 20:46



Associações alegam que vigência, que termina em janeiro de 2027, pode onerar usuários da cabotagem e da navegação interior

Termina no dia 8 de janeiro de 2027 a vigência da regra de não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que gera recursos depositados em contas vinculadas que são utilizados pelas empresas brasileiras de navegação (EBNs) na manutenção, docagem e reparo de embarcações em estaleiros nacionais. Caso essa regra não seja novamente prorrogada, consignatários e donos de carga

passarão a arcar com as alíquotas de 8% na cabotagem e de 40% no transporte de graneis líquidos na navegação interior.

Na última quarta-feira (13), o deputado federal Capitão Alden (PL/BA) apresentou um requerimento de urgência ao Projeto de Lei Complementar (PLP) 80/2026, que prorroga o prazo de vigência da não incidência do AFRMM prevista na Lei 9.432/1997, nas navegações de cabotagem e interior (fluvial e lacustre), desde que a origem ou o destino seja um porto localizado na região Norte ou Nordeste do país. A proposta, de autoria do deputado Benes Leocádio (União/RN), altera a Lei 14.301/2022, que criou o programa BR do Mar.

Entidades como a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) e o Sindicato das Indústrias de Extração de Sal do Rio Grande do Norte (Siesal -RN) defendem a prorrogação da não incidência, como ocorreu em anos anteriores. A última renovação, por cinco anos, ocorreu no espectro da legislação do BR do Mar e expira em janeiro de 2027. A Lei 14.301/2022 promoveu alterações no marco regulatório da navegação (Lei 9.432/1997).

Passando a incidir os percentuais de 8% ou 40%, os armadores tendem a repassá-los para o preço final, já que as empresas precisam desse recurso para a manutenção, docagem e reparo de suas embarcações. O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, disse à Portos e Navios que o maior impacto, no caso de uma não prorrogação, recairia sobre os usuários dos serviços. “O dono da carga vai pagar diretamente para a EBN. A carga dele ficará mais cara 8% (cabotagem) ou 40% (navegação interior)”, salientou.

A expectativa é que a prorrogação desse benefício seja aprovada ainda em 2026, a fim de impedir esse ônus. A avaliação é que, em um ano de atenções voltadas para as Eleições de outubro, o tempo é curto para a tramitação na Câmara, e no Senado e sanção presidencial. Uma possibilidade é que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prepare uma minuta de medida provisória (MP) junto à Casa Civil para que o governo possa apresentá-la antes do final do ano, entrando em eficácia a partir da data de publicação.

A Abani defende que a não incidência de AFRMM é o principal dispositivo existente para a renovação de frota da navegação interior, seja através da construção de novas embarcações, seja através do reparo naval. “Entendemos que a descontinuidade desse dispositivo coloca em risco todos os benefícios atualmente auferidos, criando dificuldades para manter a atividade atualizada às boas práticas internacionais, podendo causar prejuízos futuros irreversíveis”, afirmou o presidente da Abani, José Rebelo III.

Ele ressaltou à reportagem que a modernização é importante para adequar a frota continuamente às novas regras de segurança da navegação e preservação ambiental que internacionalmente evoluíram e que, no Brasil, passaram a refletir em normas da autoridade marítima (Normam), resultando em uma das frotas mercantes de navegação interior mais modernas do mundo.



Rebello destacou que, em sua última renovação em 2022, esse dispositivo foi ampliado a mais segmentos da navegação interior, reforçando seu alinhamento com o desenvolvimento de uma atividade que está posicionada de forma estratégica para o escoamento de grandes volumes de produtos para a exportação, para a integração e desenvolvimento regional e para aproximar o Brasil de compromissos ambientais assumidos internacionalmente.

Pelas regras atuais, as alíquotas são de: 8% para importação de cargas no longo curso; 8% na cabotagem; 40% no caso de graneis líquidos e derivados de petróleo transportados pela navegação interior nas regiões Norte e Nordeste; além de 8% pagos no transporte de outras cargas a granel no Norte. Com esse modelo, hoje o usuário não paga pelas alíquotas e as empresas de cabotagem e de navegação interior são ressarcidas por intermédio de contas vinculadas. No final de março de 2026, o saldo das contas vinculadas alcançou R\$ 721 milhões, ante R\$ 684 milhões ao final de 2025 e R\$ 398 milhões no encerramento do exercício de 2024, de acordo com dados do MPor.

Ressarcimento AFRMM

As contas vinculadas são alimentadas exclusivamente com o ressarcimento do AFRMM. Somente empresas brasileiras, que operam na cabotagem ou na navegação interior, têm direito ao uso desse recurso. Pela legislação vigente, as EBNs devem gastar esses valores em até três anos para não perder o direito ao recurso. Como forma de incentivar o uso da indústria naval, esse instrumento estabelece que os serviços de reparo devem ser executados em estaleiros brasileiros, por empresas brasileiras.

Nos últimos anos, as empresas de cabotagem e de navegação interior vêm relatando dificuldades com a burocracia dos processos do sistema mercante, que resultam em demora para esse ressarcimento. As associações estimam que os valores do AFRMM a serem ressarcidos e que estão retidos na Receita Federal totalizam cerca de R\$ 2 bilhões, somando aproximadamente R\$ 1 bilhão de cada uma das duas modalidades da navegação. O presidente da Abani disse que, com a ampliação do dispositivo a outros segmentos da navegação interior após o BR do Mar, aumentou o ressarcimento em favor do segmento, que hoje é da ordem de R\$ 500 milhões por ano.

A avaliação é que, com as dificuldades existentes para os pagamentos que são de direito da navegação, esse valor represado tende a aumentar todo ano, até que a solução de gerenciamento desses pagamentos seja atingida. “Esperamos ser através de outro dispositivo legal, que deve partir, nos próximos meses, de um projeto de lei de alinhamento entre o MPor e a Receita Federal”, comentou Rebello.

PLP 80/2026

Em seu pedido de urgência de tramitação do PLP 80/2026, Alden destacou que a indefinição sobre a prorrogação gera instabilidade no planejamento logístico e nos investimentos produtivos, com impactos diretos sobre cadeias produtivas relevantes. E chamou atenção que a não incidência do AFRMM cumpre papel essencial para reduzir os elevados custos logísticos característicos das regiões Norte e Nordeste, decorrentes de fatores geográficos e estruturais.

“A eventual incidência da contribuição, que pode atingir percentuais significativos sobre o valor do frete, implicaria aumento expressivo no custo de transporte, com reflexos diretos sobre os preços finais, a competitividade das empresas locais e a integração dessas regiões aos mercados nacionais e internacionais”, justificou o parlamentar.

Ele mencionou que a manutenção da não incidência contribui para preservar condições equilibradas de competição, garantindo isonomia concorrencial, especialmente em setores expostos à competição internacional, como a indústria salineira, que enfrenta concorrência de produtos importados beneficiados por regimes favorecidos.

O deputado também argumentou que, do ponto de vista fiscal, a prorrogação do benefício não compromete a sustentabilidade do Fundo da Marinha Mercante (FMM), considerando a existência de

fontes alternativas de receita, como amortizações e encargos de financiamentos concedidos, além do efeito multiplicador da medida sobre a atividade econômica. “A política em questão tem demonstrado capacidade de estimular investimentos, gerar emprego e ampliar a arrecadação em outras bases tributárias”, pontuou Alden.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/05/2026

SAAM TOWAGE ENCOMENDA 5 REBOCADORES A ESTALEIRO TURCO PARA OPERAÇÃO NAS AMÉRICAS

Da Redação Indústria naval 20/05/2026 - 18:56



A Saam Towage anunciou, nesta quarta-feira (20), que encomendou cinco novos rebocadores de última geração ao estaleiro Sanmar, na Turquia. De acordo com a empresa, as embarcações serão equipadas com equipamentos de combate a incêndio Fifi 1 (Fire Fighting 1), propulsores azimutais fornecidos pela Kongsberg e motores CAT e terão força de tração estática de 70 toneladas a 80 toneladas (Bollard Pull).

O CEO da Saam, Hernán Gómez, disse que o acordo para a construção das embarcações faz parte de seu programa de longo prazo para de fortalecimento e

modernização da frota. Segundo o executivo, cada um dos novos rebocadores foi projetado para atender a uma necessidade operacional específica.

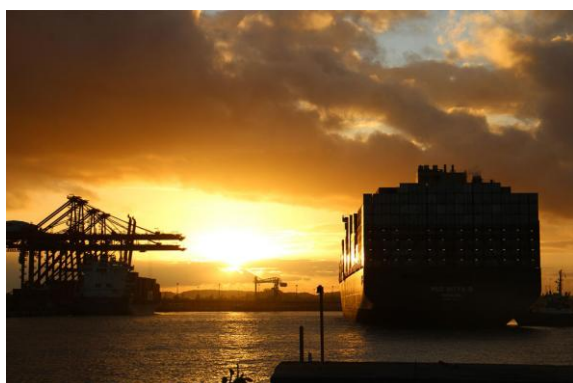
De acordo com Saam, os rebocadores se juntarão a sua frota em vários países da região, incluindo México, Guatemala, Colômbia e Chile. A encomenda faz parte da estratégia de crescimento da empresa até 2030 para se consolidar como uma das principais operadoras de rebocagem das Américas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/05/2026

MPOR PRORROGA INSCRIÇÕES PARA 7ª EDIÇÃO DO PRÊMIO 'PORTOS + BRASIL'

Da Redação Portos e Logística 20/05/2026 - 21:12



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) prorrogou, até 30 de junho, as inscrições para a sétima edição do prêmio 'Portos + Brasil'. De acordo com a pasta, a premiação, anual, é organizada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP) e tem como objetivo incentivar melhorias na gestão e na produtividade dos portos brasileiros.

Podem concorrer portos públicos organizados, terminais arrendados e de Uso Privado (TUP). Na edição de 2026, informou o MPor, os participantes serão avaliados em seis categorias: Ranking do Índice de Gestão da

Autoridade Portuária (Igap); Avanço no Índice de Gestão da Autoridade Portuária; Igualdade de Gênero; Inovação; Crescimento da Movimentação Total em Volume; e Crescimento da Movimentação Total em percentual.

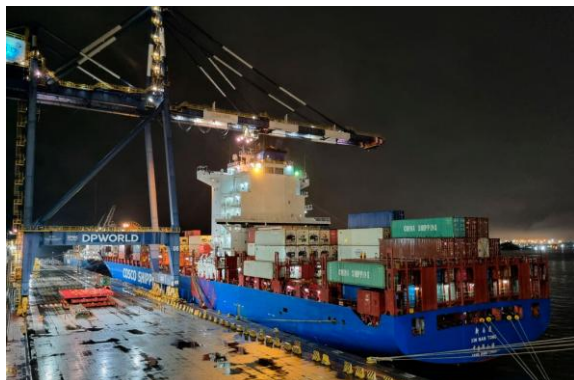
De acordo com o ministério, os participantes que forem avaliados como os melhores serão convidados para a cerimônia de premiação e receberão os troféus do 'Portos + Brasil' com a identificação da categoria e da colocação obtida.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/05/2026

DP WORLD RECEBE NOVOS EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS ELÉTRICOS EM SANTOS

Da Redação *Portos e logística* 20/05/2026 - 20:04



A DP World Santos recebeu 15 novos Internal Terminal Vehicles (ITVs) e três Reach Stackers para uso no terminal portuário. Além deles, a operadora receberá outros quatro portêineres e 15 novos RTGs, a partir de agosto. Os equipamentos serão usados para movimentação e empilhamento de contêineres e, diferentemente dos modelos a diesel, emitem menos gases do efeito estufa e produzem menos ruídos.

De acordo com a empresa, ela será a primeira a operar Reach Stackers 100% elétricas no Porto de Santos. Os 15 ITVs, que seguem padrão de eletrificação adotado pela DPW em seus terminais em vários países, podem evitar a emissão de mais de 500 toneladas de CO₂ por ano em comparação aos modelos movidos a diesel.

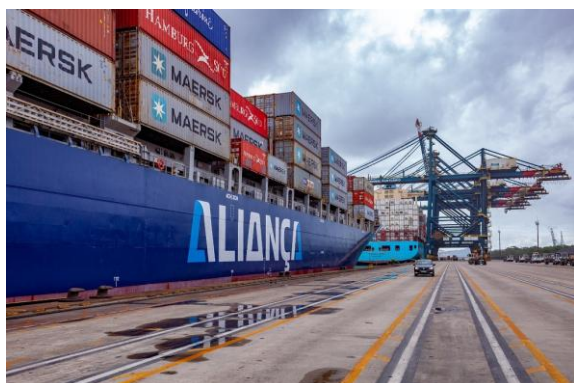
O uso da frota elétrica em Santos, explicou a DP World, faz parte do seu cronograma de expansão do terminal que prevê atingir emissões zero até 2050, com investimentos para aumentar a capacidade logística, modernizar a infraestrutura e fortalecer a conectividade multimodal. Segundo a empresa, estão sendo investidos mais de R\$ 2 bilhões para ampliar a capacidade de movimentação de contêineres para 1,7 milhão de TEUs em 2026 e para 2,1 milhões de TEUs até 2028.

A empresa informou ainda que, como parte da sua estratégia de descarbonização, está prevista a eletrificação de toda a frota de RTGs (Rubber Tyred Gantry Cranes) do terminal santista. O projeto inclui investimentos superiores a R\$ 100 milhões e a conversão de 22 equipamentos movidos a combustível fóssil para energia elétrica.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 20/05/2026

ALIANÇA INICIA EM JUNHO NOVA ROTA DE CABOTAGEM DE ITAPOÁ A MANAUS

Da Redação *Navegação* 20/05/2026 - 20:11



A Aliança Navegação e Logística anunciou, nesta quarta-feira (20), que a partir de junho passará a operar uma nova rota de cabotagem ligando os portos de Itapoá, em Santa Catarina, a Manaus, no Amazonas, com tempo de viagem previsto de 13 dias e com duas escalas semanais no terminal catarinense. A empresa informou ainda que, com o novo serviço, a ligação entre Santos, em São Paulo, e a capital amazonense será realizada em 12 dias.

De acordo com a companhia, a iniciativa faz parte de sua estratégia de expandir linhas de cabotagem no Brasil buscando ganhos em frequência, confiabilidade e eficiência operacional. A Aliança explicou que a expectativa é de que o novo serviço impulse o comércio entre as regiões Sul e Norte.

A presidente da Aliança Navegação, Luiza Bublitz, disse que a empresa tem ampliado seu portfólio visando conectar de forma mais eficiente os principais polos econômicos do país e criar alternativas para seus clientes. “Nossa ambição é posicionar a cabotagem como pilar cada vez mais competitivo na construção de cadeias logísticas integradas no Brasil”, afirmou Luiza.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 20/05/2026

ZIM REPORTA PREJUÍZO NO 1º TRIMESTRE E AVALIA PROPOSTA DE COMPRA DA HAPAG-LOYD

Da Redação Navegação 20/05/2026 - 20:19



A empresa de navegação israelense Zim reportou prejuízo líquido de 86 milhões de dólares no primeiro trimestre de 2026. Nos três primeiros meses do ano, a receita total da companhia foi de 1,4 bilhão de dólares, 30% menor que no mesmo período do ano passado, consequência de redução de 8% dos volumes transportados, que nos três meses ficaram em 866 mil TEUs, e de queda de 26% no preço médio do frete, que foi de 1.310 dólares por TEU.

Segundo Eli Glickman, presidente e CEO da Zim, os resultados do primeiro trimestre já eram esperados por causa da queda das tarifas dos fretes e do aumento de gastos com combustível. Ele ressaltou que esses fatores foram efeitos da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã, que causaram volatilidade no mercado de transporte de contêineres, principalmente no Oriente Médio.

Apesar disso, o executivo afirmou que no primeiro trimestre o impacto da guerra foi considerado pequeno e que a expectativa é de que a volatilidade dos custos de combustível afete mais fortemente os resultados do segundo trimestre. Glickman disse que no período ainda não serão sentidas nos resultados as medidas adotadas pela empresa para mitigar as dificuldades, incluindo sobretaxas para compensar a elevação dos gastos com combustível.

A Zim informou ainda que está perto de fechar um acordo com a Hapag-Lloyd, cuja proposta de 4,2 bilhões de dólares pela compra já foi aprovado pelos acionistas da empresa israelense. Mas a transação depende ainda de autorização das autoridades regulatórias, incluindo o Estado de Israel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/05/2026



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: 21/05/2026