

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 084/2026
Data: 22/05/2026



ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| PORTO DE SANTOS MUDA REGRAS PARA CONTROLE DE CARGAS E OPERAÇÕES; VEJA AS NOVIDADES | 4 |
| TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS TERÁ DOIS NAVIOS INÉDITOS E ESTREIA DE ARMADORA ESPANHOLA NO LITORAL DE SÃO PAULO | 4 |
| ME – MOVIMENTO ECONÔMICO | 6 |
| QUADRILHAS MUDAM ROTAS E ALVOS E NË CHEGA A 20% DOS ROUBOS DE CARGA NO PAÍS | 6 |
| RAQUEL VÊ CHINESES, ÁRABES E PETROBRAS NA TRANSNORDESTINA DE PE | 8 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 9 |
| AGENDA REGULATÓRIA 2025–2028 DA ANTAQ TEM PRAZO PARA ENVIO DE SUGESTÕES PRORROGADO | 9 |
| COM PARTICIPAÇÃO DA ANTAQ, PORTO DE MACEIÓ RECEBE MISSÃO INTERNACIONAL SOBRE GESTÃO DE RESÍDUOS E SUSTENTABILIDADE MARÍTIMA | 10 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF | 11 |
| MPOR LANÇA TERCEIRA FASE DA CAMPANHA ASSÉDIO NÃO DECOLA E CARTILHA DE COMBATE À VIOLÊNCIA CONTRA AS MULHERES..... | 11 |
| O RIO QUE ORGANIZA A VIDA EM PARINTINS..... | 11 |
| PORTO DO RIO DE JANEIRO PASSA A RECEBER NAVIOS DE ATÉ 366 METROS APÓS AMPLIAÇÃO DO CANAL..... | 13 |
| GOVERNO AUTORIZA OBRAS QUE VÃO AMPLIAR E MODERNIZAR O AEROPORTO DE JI-PARANÁ (RO) | 14 |
| MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DO LANÇAMENTO DO HUB DE INOVAÇÃO NO PORTO DE SANTOS..... | 15 |
| MPOR FAZ BALANÇO DO PRIMEIRO BIÊNIO DA SECRETARIA NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO..... | 16 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF | 17 |
| MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA COMPLEXO VIÁRIO QUE AMPLIA SEGURANÇA EM CUBATÃO (SP)..... | 17 |
| ESTRUTURAÇÃO DO PROJETO DA FERROGRÃO AVANÇA COM DECISÃO DO STF | 19 |
| MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA 12 QUILOMETROS PAVIMENTADOS DA BR-158/MT..... | 19 |
| MINISTRO DOS TRANSPORTES DEFENDE INFRAESTRUTURA E COMPETITIVIDADE DO AGRO EM CUIABÁ | 21 |
| BE NEWS – BRASIL EXPORT | 22 |
| EDITORIAL – O NECESSÁRIO SOCORRO ÀS COMPANHIAS AÉREAS | 22 |
| BIOINCRUSTAÇÃO EM NAVIOS E OS DESAFIOS REGULATÓRIOS NO BRASIL | 22 |
| POLÍTICA - QUASE 900 MIL PODEM VOTAR NO EXTERIOR..... | 24 |
| NACIONAL - HUB – CURTAS..... | 25 |
| <i>Santoro antecipa decisão do STF</i> | 25 |
| <i>Nova proposta</i> | 25 |
| <i>NO TCU</i> | 25 |
| <i>A Malha Oeste e a ANTT</i> | 25 |
| POLÍTICA - VORCARO MANDOU APAGAR REPORTAGEM SOBRE FILME DE JAIR BOLSONARO..... | 26 |
| POLÍTICA - MÁRIO FRIAS RESPONDE A DINO EM REDE SOCIAL..... | 27 |
| POLÍTICA - “NUNCA FOMOS ATRÁS DA LEI DANIEL VORCARO”, IRONIZA | 27 |
| POLÍTICA - FLÁVIO VAI SE REUNIR COM TRUMP, DIZ EQUIPE..... | 28 |
| POLÍTICA - CÂMARA APROVA PROJETO QUE VEDA SIGILO DE INFORMAÇÕES DE GASTOS | 29 |
| POLÍTICA - LULA EXPLICA RECUO EM MEDIDA SOBRE CELULARES | 30 |
| TRANSPORTES – FERROVIAS - STF LIBERA ANDAMENTO DA FERROGRÃO AO MANTER REDUÇÃO DE ÁREA NO JAMANXIM | 30 |
| TRANSPORTES – FERROVIAS - SÃO PAULO VOLTA A TER TREM PARA SOROCABA APÓS QUASE 30 ANOS DE ESPERA | 32 |
| TRANSPORTES - PORTOS - PORTO PIAUÍ ESTUDA ROTAS DE CABOTAGEM PARA INTEGRAR PORTO A TERMINAIS | 33 |
| BRASIL EXPORT – CALENDÁRIO BRASIL EXPORT - 2026 | 34 |
| TRANSPORTES - PORTOS - TCU LIBERA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORT | 34 |
| TRANSPORTES - PORTOS - PARANAGUÁ COMEÇA NOVA CAMPANHA DE DRAGAGEM NO CANAL AQUAVIÁRIO..... | 35 |
| TRANSPORTES - PORTOS - DP WORLD RECEBE NOVOS EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS NO PORTO DE SANTOS..... | 36 |
| TRANSPORTES - PORTOS - ESTIVADORES FAZEM GREVE NACIONAL CONTRA MUDANÇAS NA LEI DOS PORTOS | 37 |
| TRANSPORTES - PORTOS - PRIMEIRA CARGA DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA CHEGA À BAHIA | 37 |
| PETRÓLEO E GÁS - ACELEN FECHA FINANCIAMENTO DE R\$ 7,5 BI PARA BIORREFINARIA | 38 |
| PETRÓLEO E GÁS - ETANOL REGISTRA A MAIOR QUEDA DE PREÇO..... | 39 |
| ENERGIA - ANEEL APROVA USINAS TÉRMICAS E HOMOLOGA LEILÃO DE RESERVA | 39 |
| ENERGIA - DIRETOR RELATA “EXCELENTE REUNIÃO” COM TCU | 40 |



| | |
|---|-----------|
| AGRONEGÓCIO - CAFÉ VÊ AVANÇO DO PROTECIONISMO E PRESSÃO REGULATÓRIA GLOBAL | 41 |
| AGRONEGÓCIO - DIRETOR-EXECUTIVO DO CENTRONAVE ALERTA PARA DEFASAGEM DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA.. | 42 |
| BRASIL EXPORT - DIVERSIDADE ENTRA NA PAUTA DO SETOR DE INFRAESTRUTURA NO SANTOS EXPORT..... | 43 |
| BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026..... | 44 |
| FINANÇAS - DESENROLA TEM MAIS DE 449 MIL OPERAÇÕES QUITADAS À VISTA | 44 |
| FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE QUEDA, AINDA NA CASA DOS R\$ 5 | 45 |
| COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - CASO FLÁVIO BOLSONARO ENSINA O QUE NÃO FAZER EM UMA CRISE DE IMAGEM..... | 46 |
| COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O JEANS NO AMBIENTE CORPORATIVO: O QUE ESSA PEÇA COMUNICA SOBRE VOCÊ? | 47 |
| JUSTIÇA - PF REJEITA PROPOSTA DE DELAÇÃO DE VORCARO, MAS PGR INSISTE..... | 49 |
| JUSTIÇA - MARIELLE: POLICIAIS VIRAM RÉUS EM NOVA AÇÃO | 50 |
| JUSTIÇA - STF VAI JULGAR RECURSOS DE BIG TECHS A PARTIR DO DIA 29..... | 51 |
| JUSTIÇA - GILMAR ELEGIA DECRETOS SOBRE REDES SOCIAIS | 52 |
| INTERNACIONAL - RÚSSIA CRITICA EUA APÓS SANÇÕES A CUBA E ACUSAÇÃO CONTRA CASTRO | 53 |
| INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE VAI RECEBER O URÂNIO DO IRÃ | 53 |
| INTERNACIONAL - MINISTRO DO TRABALHO DA BOLÍVIA RENUNCIA..... | 54 |
| JORNAL O GLOBO – RJ..... | 54 |
| FIM DA ESCALA 6X1: VOCÊ TRABALHA MAIS OU MENOS DO QUE A MÉDIA NO BRASIL? E NO MUNDO? CONFIRA | 54 |
| GOVERNO ELEVA PARA R\$ 23,7 BILHÕES O BLOQUEIO DE GASTOS NO ORÇAMENTO..... | 56 |
| KEVIN WARSH ASSUME COMANDO DO FED, E TRUMP DIZ QUE ELE DEVE SER 'INDEPENDENTE' | 58 |
| GOVERNO VAI ESTABELECEER SUBSÍDIO DE R\$ 0,44 POR LITRO DE GASOLINA, DIZ MINISTRO DO PLANEJAMENTO..... | 60 |
| FMI LIBERA MAIS US\$ 1 BILHÃO PARA A ARGENTINA APÓS REVISAR PROGRAMA DE CRÉDITO..... | 61 |
| LULA REEDITA PROMESSA DE 2022 E CONDICIONA RECRIAÇÃO DE MINISTÉRIO PARA SEGURANÇA A APROVAÇÃO DE PEC NO CONGRESSO | 62 |
| APOIO DE TRUMP PARA MINERAÇÃO EM ÁGUAS PROFUNDAS É 'ILEGAL', AFIRMA REGULADOR INTERNACIONAL | 65 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 65 |
| GOVERNO LIBERA R\$ 27 BI EM EMENDAS ANTES DE NOVA DECISÃO SOBRE CONTENÇÃO DE GASTOS NO ORÇAMENTO..... | 65 |
| PRODUÇÃO INDUSTRIAL TEM PIOR MÊS DE ABRIL EM TRÊS ANOS, APONTA CNI | 67 |
| COPASA DESTACA POTENCIAL DE CRESCIMENTO E GANHOS REGULATÓRIOS EM ROADSHOW DE PRIVATIZAÇÃO | 68 |
| VALOR ECONÔMICO (SP)..... | 69 |
| NUNES MARQUES NOMEIA ANDRÉ MENDONÇA PARA REFORÇAR ANÁLISE DE AÇÕES SOBRE PROPAGANDA ELEITORAL NO TSE | 69 |
| BOSCH E MERCEDES CONSOLIDAM INFRAESTRUTURA DO CTVI | 69 |
| ESPECIALISTA BRASILEIRO EM SEGURANÇA OFFSHORE ATUA EM PROJETOS BILIONÁRIOS DA INDÚSTRIA GLOBAL DE ÓLEO E GÁS | 71 |
| FECHAMENTO DE ORMUZ PELO IRÃ AGRAVA SOFRIMENTO DE MARINHEIROS PRESOS NO GOLFO | 73 |
| IMPORTAÇÕES BATEM RECORDE E AQUECEM NEGÓCIOS NO BRASIL..... | 75 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 76 |
| INDÚSTRIA OFFSHORE TEM FORTE DEMANDA POR FPSOs, SISTEMAS SUBSEA E SERVIÇOS ESPECIALIZADOS, DIZ SECRETÁRIO | 76 |
| CMA CGM APURA RECEITA DE US\$ 13,2 BILHÕES NO 1º TRIMESTRE..... | 77 |
| CHUVAS E RECUPERAÇÃO DA UMIDADE FAVORECEM PRODUÇÃO AGRÍCOLA EM PARTE DAS REGIÕES, AVALIA CONAB | 77 |
| CNA TEM EXPECTATIVA DE QUE FERROGRÃO VIRE LOGO REALIDADE E DESAFOGUE ESCOAMENTO DE GRÃOS DO CENTRO-OESTE | 78 |
| FERROGRÃO: STF VALIDA LEI QUE REDUZIU PARQUE NACIONAL NO PARÁ PARA VIABILIZAR FERROVIA..... | 79 |
| ESPERA POR REGRAS DOS NAVIOS SUSTENTÁVEIS GERA INSEGURANÇA PARA AFRETAMENTOS, AVALIA ABAC..... | 80 |
| VAST E PETRONAS LANÇAM PROJETO PARA CONSERVAÇÃO DE AVES MARINHAS EM TERMINAIS | 82 |
| FERROPORT REDUZ EM 94% EMISSÕES DE GEE E EM 21% USO DE ÁGUA NA OPERAÇÃO, APONTA RELATÓRIO | 82 |
| EVENTO DE 2 ANOS DA SECRETARIA DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO APRESENTA PLANOS PARA SETOR..... | 83 |
| MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA | 84 |
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM | 84 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS MUDA REGRAS PARA CONTROLE DE CARGAS E OPERAÇÕES; VEJA AS NOVIDADES

Alterações da Autoridade Portuária de Santos ampliam exigências eletrônicas para envio de informações sobre embarques, descargas e manifestos de carga no cais santista

Da ATribuna.com.br 22 de maio de 2026



De acordo com a APS, informações prestadas de forma correta ajudam no planejamento de operações (Alexsander Ferraz / AT / 20/5/25)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) editou uma norma para disciplinar o recebimento das informações relativas ao Manifesto de Carga, documento que descreve todas as cargas que estão sendo transportadas por um determinado navio, e ao Boletim de Descarga e Embarque, um informe sobre tudo o que foi movimentado por um navio no Porto de Santos em determinado período.

A publicação é uma atualização da norma existente desde 2019 sobre esse tema. “Foram incluídos dispositivos em relação ao encerramento de viagens no sistema, principalmente em relação à necessidade de informação por parte do operador portuário em caso de não operação”, explica, em nota, a APS.

“Essa atualização é parte do processo de melhoria contínua desenvolvido pela Diretoria de Operações da APS”, emenda a gestora do Porto de Santos, em nota à Reportagem.

Pela nova norma, as informações do Boletim de Descarga e Desembarque somente serão aceitas na forma eletrônica, por meio da Supervia Eletrônica de Dados (SED) ou de troca eletrônica de arquivo, o que deverá ser feito via integradores validados junto à APS.

Por sua vez, as informações do Manifesto de Carga passam a ser aceitas somente na forma eletrônica, registradas no sistema Porto Sem Papel, associando o número de escala do Sistema Mercante, da Receita Federal, ao Documento Único Virtual (DUV).

Eliminar retrabalhos

A atualização da norma, segundo a empresa pública federal, vai eliminar retrabalhos identificados no processo da Autoridade Portuária, em casos em que não havia a informação sobre a não operação por parte do operador.

“As informações fidedignas por parte dos operadores portuários contribuem para um planejamento correto das operações no Porto de Santos, influenciam nas estatísticas oficiais, emissão de faturas e no planejamento de longo prazo do complexo portuário santista”, finaliza a APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/05/2026

TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS TERÁ DOIS NAVIOS INÉDITOS E ESTREIA DE ARMADORA ESPANHOLA NO LITORAL DE SÃO PAULO

Serão oito navios e mais de 830 mil leitos em todo o Brasil na temporada 2026/2027; Porto de Santos receberá seis transatlânticos

Por Bárbara Farias 22 de maio de 2026 às 07:14



Assim como em outras temporadas, o MSC Seaview estará presente no ciclo 2026/2027 de cruzeiros marítimos, com viagens pela costa brasileira e escalas no Porto de Santos (Alexander Ferraz/ AT)

A temporada de cruzeiros 2026/2027 contará com oito navios, um a mais em relação à última, com aumento de 24% na oferta de leitos. Desses, seis transatlânticos terão escalas no Porto de Santos, entre eles o MSC Virtuosa e o Buenavista, que navegarão pela primeira vez na

costa brasileira. As informações são da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil).

Segundo a entidade, três armadores vão operar linhas regulares de cruzeiros na próxima temporada: as companhias italianas MSC Cruzeiros e Costa Cruzeiros, que já atuam no mercado brasileiro, e a espanhola Corazul Cruzeiros, criada no ano passado e que faz sua estreia em águas nacionais.

A temporada brasileira começará em 31 de outubro, com a primeira escala do navio Buenavista, da Corazul, em Recife (PE), e terminará em 9 de abril de 2027. Os oito transatlânticos que farão cruzeiros no País são o Costa Diadema, Costa Serena, Buenavista, MSC Virtuosa, MSC Splendida, MSC Divina, MSC Musica e MSC Seaview. Apenas o Costa Serena e o MSC Splendida não terão escalas em Santos.

De acordo com a associação, serão oferecidos 831.254 leitos, frente aos 672.437 da temporada 2025/2026, distribuídos entre sete navios. Serão operados 190 roteiros, contra 160 da temporada anterior, e 675 escalas, superando as 617 anteriores.

Além disso, outra novidade será a inclusão do Porto de Paranaguá entre as rotas de embarque e desembarque de passageiros, ao lado de Santos, Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Maceió (AL), Itajaí (SC) e Balneário Camboriú (SC).

Os itinerários incluem destinos tradicionais do turismo marítimo brasileiro, como Angra dos Reis, Búzios, Ilha Grande, Ilhabela, Ilhéus, Porto Belo e Recife, além de conexões internacionais com Buenos Aires, na Argentina, Montevidéu e Punta del Este, ambos no Uruguai.

A Clia Brasil informou ainda que, além da cabotagem, o Brasil seguirá integrado às rotas internacionais de longo curso, recebendo navios em diferentes regiões do País, mas não divulgou a frota de navios em trânsito.



Passageiros no Concais: escala de navios sairá até o final de junho (Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo)

Recuperação

“A temporada 2026/2027 representa um movimento de recuperação da oferta após um período de retração. Os números ainda podem mudar ao longo dos meses, mas mostram uma recomposição em relação ao ciclo anterior, com aumento na disponibilidade de navios, leitos, roteiros e escalas”, afirmou o presidente executivo da Clia no Brasil, Marco Ferraz.

Ele disse que o aumento da oferta ocorre em um contexto internacional de rearranjos geopolíticos que favoreceram a presença de navios na América do Sul, mas ressaltou que o Brasil precisa ser mais competitivo no mercado global.

“Esse cenário reforça o interesse das companhias e o potencial do Brasil, ao mesmo tempo em que evidencia a importância de avançar em condições que tornem o país mais competitivo e atrativo para o mercado global”.

Entraves

Entre os principais entraves, segundo o representante do setor, estão questões relacionadas à infraestrutura portuária, custos operacionais, regulação e carga tributária, fatores considerados decisivos para ampliar a presença de navios na costa brasileira nos próximos anos.

“Se queremos ampliar de forma consistente a presença de navios e o crescimento da indústria na região, precisamos avançar em competitividade e em melhorias estruturais”, complementa Ferraz.

Procurado, o Concais, arrendatário do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, em Santos, informou que os armadores deverão confirmar as escalas dos navios no complexo santista até o final de junho.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

QUADRILHAS MUDAM ROTAS E ALVOS E NE CHEGA A 20% DOS ROUBOS DE CARGA NO PAÍS

Bahia liderou o avanço nordestino, saltando de 0,7% para 9,2% dos prejuízos. Medicamentos passaram de 1,7% para 22,3% das cargas roubadas no período, segundo a nstech

Por Vanessa Siqueira - De Alagoas vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Nordeste amplia prejuízos por roubo de cargas acima de R\$ 1 milhão no primeiro trimestre de 2026. Foto: Divulgação

O Nordeste ampliou sua participação nos prejuízos por roubo de cargas no primeiro trimestre de 2026. A região passou de 13,7% dos prejuízos registrados no primeiro trimestre de 2025 para 20,2% no mesmo período deste ano, mantendo-se como a segunda mais afetada do país, atrás apenas do Sudeste. As cargas de maior valor, sobretudo de medicamentos, têm

atraído a atenção dos criminosos e concentrado boa parte das investidas.

O levantamento foi realizado pela nstech e considera operações acompanhadas pelas gerenciadoras de risco BRK, Buonny e Opentech, do ecossistema nstech, e compara os dados do primeiro trimestre de 2026 com o mesmo período de 2025.

O Nordeste já figurava como a segunda região do país com a maior concentração de roubo de cargas ao longo do ano de 2025. Os três primeiros meses de 2026 revelam que houve aumento no peso financeiro da região nos prejuízos monitorados.

Segundo o relatório da nstech, o roubo de cargas no Brasil passou por uma mudança de comportamento. O risco deixou de ser concentrado e previsível e passou a se tornar mais dinâmico, seletivo e adaptável, com quadrilhas testando territórios, alternando alvos e reorganizando rapidamente sua atuação.

A Bahia foi o principal destaque nordestino no primeiro trimestre de 2026. Segundo os dados divulgados, a participação do estado nos prejuízos por roubo de cargas saltou de 0,7% no primeiro trimestre de 2025 para 9,2% no mesmo período deste ano.

Pernambuco também aparece com peso relevante, com 6,4% dos prejuízos. Rio Grande do Norte e Alagoas registraram, respectivamente, 2,3% e 2,2% no primeiro trimestre de 2026.

Já no panorama nacional, o Sudeste segue como líder histórico de roubo de cargas, concentrando 78,2% dos prejuízos no primeiro trimestre de 2026. O Nordeste aparece em seguida, com 20,2%. Já o Sul respondeu por 1,2%, enquanto o Centro-Oeste ficou com 0,4%. O Norte, que havia concentrado 20,2% dos prejuízos no primeiro trimestre de 2025, não aparece entre as regiões com registros de prejuízo no recorte de 2026 analisado pela nstech.

Para a empresa, essa mudança reforça a mobilidade das quadrilhas, que exploram fragilidades em diferentes territórios e recuam rapidamente quando encontram resistência.



No último dia 13 de maio a PC da Bahia deflagrou a Operação Cefaleia e prendeu suspeitos de roubar carga de medicamentos avaliada em R\$ 1,5 milhão em Feira de Santana. Foto: Polícia Civil Bahia

Crime mira mercadorias de maior valor

O relatório não atribui o aumento no Nordeste a um único fator regional, mas aponta uma mudança no padrão de atuação do crime logístico no país. Segundo a nstech, o foco das quadrilhas deixou de estar apenas no volume transportado e passou a se concentrar no valor e na liquidez das cargas.

No primeiro trimestre de 2026, 40,4% dos prejuízos estavam concentrados em operações com cargas acima de R\$ 1 milhão. Entre essas operações, 44,4% dos prejuízos envolveram

transporte de medicamentos.

O avanço desse tipo de carga é um dos sinais da mudança. Medicamentos passaram de 1,7% dos prejuízos no primeiro trimestre de 2025 para 22,3% no mesmo período de 2026. Para a nstech, o dado indica uma migração para alvos mais específicos, de maior valor agregado, liquidez e retorno por operação.

As cargas fracionadas também voltaram a crescer no período. A participação nos prejuízos passou de 28,4% no primeiro trimestre de 2025 para 36,6% em 2026, embora ainda abaixo do patamar observado em 2024, quando esse tipo de carga representava 57%.

Trechos urbanos e BR-101 voltam ao radar para roubos de carga

A mudança também aparece na geografia dos prejuízos. Conforme os dados do relatório, os trechos urbanos concentraram 38,5% dos prejuízos no primeiro trimestre de 2026, ante 18,9% no mesmo período de 2025. Entre as rodovias, a BR-101 passou de 5,3% para 21,6%, enquanto a BR-116 subiu de 5,4% para 13%.

Segundo o estudo, esses dados indicam que o crime deixou de explorar apenas corredores logísticos tradicionais e passou a exigir mais atenção na última milha, com maior foco em distribuição urbana, operações mais rápidas e ações direcionadas.

A BR-101 já havia aparecido como ponto de atenção para o Nordeste no levantamento anterior. Em 2025, a rodovia concentrou 30,8% dos prejuízos por roubo de cargas na região, segundo levantamento da nstech e da NTC&Logística.

Apesar do avanço do risco, a nstech afirma que houve aumento da eficiência na gestão das operações monitoradas. Entre janeiro e março de 2026, foram evitados mais de R\$ 72 milhões em prejuízos. No mesmo período, as gerenciadoras de risco do ecossistema nstech acompanharam mais de R\$ 550 bilhões em mercadorias, alta de 13% em relação ao primeiro trimestre de 2025.

O volume de cargas recuperadas também cresceu 9% no trimestre, segundo a empresa. Para a nstech, o desempenho reflete o uso de tecnologia embarcada, monitoramento contínuo, rastreamento avançado, inteligência de rotas e atuação coordenada das equipes de gerenciamento de risco.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/05/2026

RAQUEL VÊ CHINESES, ÁRABES E PETROBRAS NA TRANSNORDESTINA DE PE

A governadora fala da retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape e diz que os parceiros privados vão aparecer logo depois da retomada das obras

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



A governadora Raquel Lyra assina os editais do pacote de obras hídricas anunciado nesta quinta-feira (21). Foto: Hesíodo Goes/Secom

A governadora Raquel Lyra disse, em entrevista coletiva nesta quinta-feira (21), que o que foi suspenso foram as novas contratações do trecho Salgueiro-Suape da ferrovia Transnordestina. Ela afirmou não ter dúvidas de que depois da retomada do primeiro quilômetro da obra vão aparecer “os parceiros privados que vão chegar aqui, seja para garantir a Parceria Público-Privado” ou o escoamento da carga.

Segundo a governadora, “a gente tem empresas chinesas, fundos árabes, A gente tem a própria Petrobras, que tem todo o interesse em garantir logística para escoamento de sua produção e com eficiência. Então, o leque se abre quando se tira o problema da frente e se coloca a obra em futuro como estratégico para o desenvolvimento de Pernambuco, do Nordeste e do Brasil’.

O impasse para a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape surgiu há duas semanas, quando o Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que a União não fizesse novos aportes nas obras do trecho Salgueiro-Suape até que fosse atualizado o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental do empreendimento.

A determinação ocorreu quase na mesma época em que a Infra S.A. tinha declarado a empresa de origem portuguesa ACA como vencedora para fazer o projeto executivo e as obras de infraestrutura de 73 Km entre Custódia e Arcoverde, que faz parte do trecho Salgueiro-Suape. Essa contratação marca a volta das obras no trecho pernambucano que está paralisado há mais de 10 anos.

“Que fique claro que o que foi obstaculizado, suspenso, foram novas contratações, não essa, que já está pronta e que será o contrato assinado na presença do presidente Lula, como ele mesmo fez questão de fazê-lo, para a retomada desta obra”, comentou a governadora. Ainda não foi marcada a data da assinatura.

A retomada desta obra, segundo Raquel, “é uma conquista emblemática para Pernambuco, é um fator que vai nos garantir, de maneira estratégica, nos posicionarmos como polo logístico do Nordeste do

Brasil". A governadora também agradeceu ao presidente Lula, ao ex-ministro dos Transportes, Renan Filho, ao atual ministro dos Transportes, George Santoro e ao presidente da Infra, Jorge Bastos, por ajudarem a resolver o impasse que surgiu com a determinação do TCU.

Depois da decisão do TCU, o Ministério dos Transportes entrou com um embargo declatório contra o acórdão do Tribunal, garantindo a contratação da empresa, segundo informações do Ministério dos Transportes.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/05/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AGENDA REGULATÓRIA 2025–2028 DA ANTAQ TEM PRAZO PARA ENVIO DE SUGESTÕES PRORROGADO

Interessados terão até o dia 05/06 para encaminhar contribuições à Agência. Medida foi adotada em razão da indisponibilidade dos sistemas corporativos da autarquia



Brasília, 22/05/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) informa que foi prorrogado até o dia 05/06 o prazo para envio de sugestões de temas no âmbito da revisão ordinária da Agenda Regulatória 2025–2028. A medida decorre da persistência de indisponibilidades nos sistemas da Agência, que vêm dificultando o acesso às bases de dados institucionais necessárias à elaboração das contribuições por parte de agentes regulados, usuários, entidades representativas e demais interessados.

A revisão periódica da Agenda Regulatória constitui importante instrumento de governança, permitindo a atualização, readequação e o aprimoramento contínuo dos temas considerados prioritários para a atuação regulatória da Agência.

Novidade: e-mail para acesso às informações

Com o objetivo de assegurar ampla participação social e garantir acesso adequado às informações públicas relacionadas ao processo, a Superintendência de Regulação (SRG), por meio da Coordenadoria-Geral de Governança Regulatória (CGGR), coloca-se à disposição por meio do endereço eletrônico: cggr@antaq.gov.br. Mediante esse contato, o interessado poderá solicitar informações e esclarecimentos e, assim, obter dados necessários à elaboração das sugestões.

A ANTAQ reforça a importância da participação da sociedade na revisão da Agenda Regulatória 2025–2028, contribuindo para o aperfeiçoamento da atuação regulatória e para o fortalecimento da transparência e da previsibilidade do setor.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 22/05/2026

COM PARTICIPAÇÃO DA ANTAQ, PORTO DE MACEIÓ RECEBE MISSÃO INTERNACIONAL SOBRE GESTÃO DE RESÍDUOS E SUSTENTABILIDADE MARÍTIMA



Único porto brasileiro selecionado pelo projeto, complexo alagoano sediou atividades técnicas voltadas ao gerenciamento de resíduos provenientes das embarcações e à proteção do meio ambiente marinho

Brasília, 21/05/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) participou, entre os dias 18 e 20/05, da missão técnica internacional realizada no Porto de Maceió voltada à sustentabilidade marítima e à gestão de resíduos provenientes das embarcações. O

porto alagoano foi o único no país selecionado para a iniciativa promovida pela Organização Marítima Internacional (IMO), em parceria com o Porto de Antuérpia-Bruges Internacional (POABI), no âmbito do Projeto GloLitter Partnerships.

A atividade integra a “avaliação preliminar de viabilidade técnico-econômica para o estabelecimento de Instalação de Recepção Portuária (Port Reception Facility - PRF) e sua conectividade com opções de gerenciamento de resíduos”. Trata-se de uma iniciativa internacional voltada à redução do lixo marinho proveniente dos setores de navegação e pesca. “Nós sempre debatemos, na ANTAQ, sobre o correto descarte desses resíduos vindos dos navios. E esse encontro no Porto de Maceió nos serviu de estudo de caso a fim de termos subsídios para trabalharmos nas propostas de aperfeiçoamento regulatório”, afirmou Uirá Oliveira, Superintendente de ESG e Inovação da Agência.

O Porto de Maceió foi selecionado pela IMO como “porto de demonstração” da América Latina, ao lado de instalações portuárias localizadas em Madagascar (África), Jamaica (América Central), Indonésia (Ásia) e Vanuatu (no Pacífico). A ANTAQ atua como ponto focal do projeto e integra a força-tarefa nacional da iniciativa, composta também pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), pela Marinha do Brasil e pelo Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA). O grupo é responsável pela elaboração do Plano de Ação Nacional para Lidar com o Lixo Plástico Marinho Proveniente dos Setores de Navegação e Pesca 2023–2025.

A programação incluiu reuniões técnicas e visitas voltadas à compreensão dos fluxos de retirada, recepção e destinação dos resíduos gerados pelas embarcações no porto organizado. As atividades envolveram, também, representantes da comunidade portuária, operadores e demais atores ligados à gestão de resíduos. Durante a missão, os participantes visitaram as instalações do Porto de Maceió, incluindo um terminal açucareiro. Visitaram, ainda, uma cooperativa de reciclagem responsável pelo recebimento de parte dos resíduos retirados das embarcações que atracam no porto.

Missão Internacional da ANTAQ

A iniciativa representa um desdobramento direto das oficinas promovidas pela IMO em dezembro de 2024. Na ocasião, Brasil e Jamaica desenvolveram propostas para fortalecer os procedimentos de recepção e destinação do lixo proveniente das atividades portuárias e marítimas.

“Ações com esse objetivo fortalecem a imagem do Brasil como um parceiro ativo e engajado em soluções internacionais para desafios comuns, ampliando oportunidades de cooperação técnica, investimentos e aproximação com organismos internacionais”, disse Cyrce Queiroz, chefe da Assessoria de Relações Internacionais da ANTAQ, que esteve presente no Porto de Maceió.

“Essas missões são muito bem vistas internacionalmente porque demonstram compromisso com agendas globais prioritárias, como sustentabilidade, proteção ambiental e cooperação multilateral”, afirmou Cyrce. Para a ANTAQ, essa é uma oportunidade de aproximar a Agência de iniciativas internacionais voltadas à sustentabilidade portuária, “além de contribuir para a troca de experiências, o



aprimoramento regulatório e a construção de soluções conjuntas para desafios ambientais cada vez mais relevantes no cenário marítimo global”, concluiu.

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

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

Data: 22/05/2026



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR LANÇA TERCEIRA FASE DA CAMPANHA ASSÉDIO NÃO DECOLA E CARTILHA DE COMBATE À VIOLÊNCIA CONTRA AS MULHERES

Passageiros e trabalhadores do setor aéreo serão orientados sobre como identificar situações de risco e acesso à rede de proteção; lançamento será no Aeroporto de Brasília

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) lança, nesta segunda-feira (25), no Aeroporto Internacional de Brasília, a terceira fase da campanha Assédio Não Decola. Na ocasião, também será lançada a cartilha Orientações e Apoio para o Combate à Violência contra as Mulheres.

A nova etapa da campanha reforça ações de conscientização, orientação e divulgação de canais de denúncia em aeroportos de todo o país, com foco na prevenção da violência contra as mulheres e no fortalecimento da rede de proteção. Durante a ação no aeroporto, passageiros e trabalhadores do setor aéreo serão orientados sobre como identificar situações de risco, formas de acolhimento e canais de apoio e denúncia.

A cartilha reúne orientações sobre diferentes tipos de violência: física, psicológica, sexual, moral, patrimonial e virtual, além de divulgar canais de atendimento. A iniciativa integra as ações do ministério para promover ambientes mais seguros, respeitosos e acolhedores no setor aeroportuário.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados na cobertura do evento deverão enviar solicitação de credenciamento para o e-mail: ascom@mpor.gov.br.

Serviço

Evento: Lançamento da terceira fase da campanha Assédio Não Decola

Data: Segunda-feira, 25 de maio

Horário: 10h

Local: Balcão de Informações de Embarque do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek

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

Data: 22/05/2026

O RIO QUE ORGANIZA A VIDA EM PARINTINS

Porto abastece a cidade, sustenta o comércio e movimenta o Festival de Parintins ao longo do ano

Antes das alegorias tomarem conta do Bumbódromo, o Festival de Parintins já começa no porto. Embarcações atracam diariamente trazendo ferro, madeira, tecido, tinta e isopor usados na construção do espetáculo dos bois "Caprichoso e Garantido". Esse fluxo não se limita ao período do festival e se estende ao funcionamento diário da cidade, que depende do transporte fluvial como principal ligação com o restante da Amazônia.



A cerca de 400 quilômetros de Manaus, o cotidiano local se organiza em torno da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Parintins. No terminal, carregadores circulam entre mercadorias, tricicleiros aguardam passageiros e comerciantes recebem produtos que abastecem a cidade.

A cerca de 400 quilômetros de Manaus, o cotidiano local se organiza em torno da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Parintins. Foto: Divulgação/Dnit

Também desembarcam passageiros locais, chegam turistas e circulam trabalhadores que usam o espaço como uma das principais portas de entrada e saída do município, além de um ponto central de mobilidade, comércio e circulação diária de mercadorias e serviços.

A cidade que vive do rio

Na rotina de Parintins, o rio não é só ponto de chegada, mas o principal eixo de abastecimento, que sustenta o comércio e o cotidiano da população. Por ele chegam alimentos, medicamentos e produtos essenciais, além de cargas que mantêm a atividade econômica local.

Segundo a lojista Thaynara Jacauna, o porto é a principal via de chegada de mercadorias. “É a única forma que nós temos de receber mercadorias aqui, seja por barcos ou ferryboats. Praticamente tudo chega por aqui”, afirmou.

Na cheia, as embarcações chegam com mais facilidade; na seca, demora um pouco mais. Ainda assim, o fluxo pelo porto segue diário e faz a rotina seguir seu ritmo.

Para o ambulante Gessegildo Simões, o terminal garante o sustento de dezenas de famílias. “É daqui que a gente tira nosso sustento. O movimento na cidade é pouco, e é através do porto que conseguimos nosso dinheiro para manter o básico da família”, disse.

Cultura que vem das águas

Semanas antes das apresentações, balsas carregadas de materiais cruzam o Rio Amazonas até os galpões onde as alegorias ganham forma. Uma única edição do festival consome milhares de metros de tecido, toneladas de ferro, blocos de isopor e galões de tinta, praticamente tudo transportado pelo rio.

Apesar da rivalidade entre Garantido e Caprichoso, ambos seguem o mesmo fluxo que sustenta o festival: o rio, por onde chegam materiais, pessoas e a estrutura do espetáculo.

Para o presidente do Boi Garantido, Fred Góes, o festival começa antes da arena. “Tudo o que as pessoas veem no festival chega pelo rio e pelo porto. Cerca de 90% vem das águas. O nosso rio é a nossa estrada”, afirmou.

Ele também destaca a ligação direta entre a festa e a economia local. “A Amazônia não tem indústria, então a única indústria é a cultural, que é a dos bois. O rio traz tudo o que a gente precisa para fazer o festival acontecer”, completou.

Para o presidente do Conselho de Arte do Boi Caprichoso, Ericky Nakanome, a IP4 também é parte da origem da festa. “O porto de Parintins é a porta de entrada da cidade. Sem ele, nós não teríamos como fazer a brincadeira de boi hoje”, afirmou.

Para os grupos folclóricos, o porto é origem e permanência da festa. Funciona como porta de entrada da cidade e elemento essencial para a brincadeira do boi. Durante o festival, o terminal se transforma em ponto de encontro entre moradores, artistas e turistas que chegam de diferentes partes do país.

Na Amazônia, os rios funcionam como estradas naturais, que sustentam a mobilidade e o abastecimento de comunidades ribeirinhas. Com isso, as cidades se integram à rede de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), que organiza o transporte de passageiros e mercadorias na região Norte.

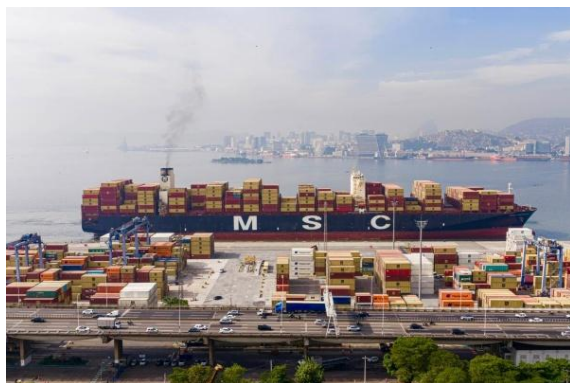
Em Parintins, o rio é a principal via de conexão. E o porto é por onde passam cultura, abastecimento e sustento de milhares e milhares de pessoas

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

Data: 22/05/2026

PORTO DO RIO DE JANEIRO PASSA A RECEBER NAVIOS DE ATÉ 366 METROS APÓS AMPLIAÇÃO DO CANAL

Obra contou com investimentos do Novo PAC e permite operação de embarcações do tipo New Panamax



Primeiro navio a atracar no porto, o porta-contêineres MSC Katrina tem 366 metros de comprimento, 48,4 metros de largura e capacidade para transportar 14.131 TEUs - Foto: Divulgação/Porto do Rio de Janeiro

O Porto do Rio de Janeiro (RJ) passou a integrar o grupo de portos brasileiros aptos a receber embarcações da classe New Panamax, que está entre as maiores da navegação comercial mundial. O marco foi alcançado após a conclusão das obras de dragagem e modernização do canal de acesso ao porto, realizadas

com investimentos do governo federal, por meio do Novo PAC, e da Autoridade Portuária PortosRio. Ao todo, foram investidos R\$ 163 milhões na iniciativa.

Neste mês, o primeiro navio a atracar no porto, dentro desse novo cenário operacional, foi o porta-contêineres MSC Katrina, embarcação de 366 metros de comprimento, 48,4 metros de largura (boca) e capacidade para transportar 14.131 TEUs (unidade equivalente a contêineres de 20 pés). O navio, de bandeira panamenha, veio do Porto de Suape (PE) e seguiu com destino ao Porto de Santos (SP).

Nova realidade operacional

Para que um porto possa receber embarcações de maior porte, são necessárias obras de modernização da infraestrutura portuária, especialmente dragagem, ampliação de calado, melhorias na sinalização náutica e adequações operacionais. No caso do Porto do Rio de Janeiro, o canal de acesso passou por obras de dragagem, com investimentos de R\$ 98 milhões angariados pelo Novo PAC e R\$ 65 milhões pela PortosRio.

Com a conclusão das obras, a profundidade mínima do canal de acesso foi ampliada de 15 metros para 16,2 metros, permitindo um calado operacional de 15,3 metros e adequando a infraestrutura para receber navios da classe New Panamax.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, afirmou que a nova capacidade operacional marca um avanço importante para o Porto do Rio de Janeiro e para a infraestrutura portuária brasileira. “A chegada de navios de maior porte representa um novo momento para o Porto do Rio de Janeiro. Esse avanço amplia a competitividade do terminal, fortalece sua posição nas rotas internacionais e demonstra a importância dos investimentos em modernização da infraestrutura portuária brasileira”, destacou.

A iniciativa amplia, ainda, a eficiência operacional e logística do porto, melhora as condições de navegabilidade e segurança, permite a operação de embarcações de maior porte e reduz restrições

operacionais e custos logísticos. Além disso, aumenta a previsibilidade das operações e fortalece a competitividade do Porto do Rio de Janeiro no comércio exterior.

Atualmente, além do Porto do Rio de Janeiro, apenas os portos de Santos (SP), Salvador (BA), Itaguaí (RJ), Paranaguá (PR) e Pecém (CE) possuem capacidade operacional para receber navios de até 366 metros de comprimento.

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

Data: 22/05/2026

GOVERNO AUTORIZA OBRAS QUE VÃO AMPLIAR E MODERNIZAR O AEROPORTO DE JI-PARANÁ (RO)

Investimento de R\$ 34,9 milhões vai aumentar a capacidade e melhorar o acesso viário ao terminal



Contrato para execução do empreendimento contará com investimento total de R\$ 34,9 milhões, fruto de parceria entre a União e o governo de Rondônia - Foto: Pedro Reis / SRI-PR

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Tomé Franca assinou, nesta quinta-feira (21), na Casa Civil, a ordem de serviço para início das obras do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Ji-Paraná, em Rondônia. O contrato para execução do empreendimento contará com investimento total de R\$ 34,9 milhões, fruto de parceria entre a União e o governo de Rondônia.

Do total de recursos, R\$ 25 milhões serão aportados pela União. A contrapartida do governo estadual será de R\$ 9,9 milhões. As obras fazem parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) e têm como objetivo ampliar a infraestrutura aeroportuária, facilitando o acesso à região.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou a importância da articulação entre diferentes esferas de governo para viabilizar investimentos e ampliar o desenvolvimento regional por meio da infraestrutura aeroportuária. “Quando Congresso Nacional, governo estadual e governo federal trabalham juntos, conseguimos destravar projetos importantes e levar mais desenvolvimento para a população por meio da infraestrutura aeroportuária”, afirmou.

Para o ministro da Secretaria de Relações Institucionais da Casa Civil, José Guimarães, são obras como a do aeroporto de Ji-Paraná que impulsionam o desenvolvimento socioeconômico do interior do Brasil. “Um país com as dimensões continentais como o nosso, só avança com uma infraestrutura completa. Para isso, é preciso haver parceria entre o ente público e a esfera privada. O crescimento sustentável do Brasil passa, portanto, pelas parcerias público-privadas”, destacou.

Obras no aeroporto de Ji-Paraná

O projeto prevê a construção de um novo terminal, com 2.584 m² de área construída. O espaço contará com seis balcões de check-in, cinco balcões de vendas e reservas, além de três posições de embarque e sala de embarque. A estrutura terá capacidade para atender até 240 passageiros nos horários de maior movimento, proporcionando mais conforto, segurança e eficiência operacional aos usuários.

Além da construção do terminal, o contrato contempla melhorias no sistema viário de acesso ao aeroporto, incluindo serviços de terraplenagem, pavimentação, drenagem e sinalização viária. O prazo previsto para conclusão dos serviços é de 18 meses.

Localizado no centro geográfico de Rondônia, Ji-Paraná é o segundo município mais populoso do estado e possui papel estratégico para a integração regional. A cidade concentra um distrito industrial



em expansão e se destaca na produção agropecuária, especialmente na pecuária bovina e na produção de leite.

O prefeito da cidade, Affonso Cândido, também comemorou essa conquista para o município. “É um momento histórico para nós, já que a população aguarda por essa obra há muito tempo. São 16 municípios em volta da macrorregião de Ji-Paraná, que somam mais de 500 mil habitantes. Quem ganha é a população com essa união de forças”, celebrou ele.

Mais investimentos no estado

Durante a cerimônia de assinatura, Tomé Franca também falou sobre o programa AmpliAR, que incentiva investimentos privados nos aeroportos regionais. “Além do que anunciamos hoje, somam-se milhões em investimentos do AmpliAR nos aeroportos de Cacoal (RO) e Vilhena (RO). Além disso, a Infraero também está investindo no terminal de Ariquemes (RO). Neste momento, portanto, quatro aeroportos de Rondônia recebem verbas do Governo Federal, o que vai transformar a infraestrutura aeroportuária do estado e impulsionar o desenvolvimento socioeconômico da região”, explicou Tomé.

O secretário especial do PAC na Casa Civil, Roberto Garibe, também destacou a importância do programa AmpliAR. “Historicamente, a aviação regional tinha um grande desafio, que era o de se tornar um investimento sustentável na ponta. Então, a maneira encontrada pelo Ministério de Portos e Aeroportos para dar vazão a isso, por meio do AmpliAR, foi bastante sagaz. É uma forma muito inteligente de fazer com que grandes operadores migrem para áreas com menos atratividade econômica. Agora, é possível desenvolver demandas nesses terminais, ampliando a integração nacional também com a contribuição do PAC”, disse.

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

Data: 21/05/2026

MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DO LANÇAMENTO DO HUB DE INOVAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Agenda inclui visita a obras de revitalização, acompanhamento da reflutuação do Navio Professor Besnard e navegação pelo canal do complexo portuário

Nesta sexta-feira (22), o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participará do lançamento do espaço do Hub de Inovação do Armazém 7 do Porto de Santos. Ele estará acompanhado do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Além do evento, a agenda contará com visita às obras de revitalização do Armazém 3, acompanhamento dos trabalhos de reflutuação do Navio Professor Besnard e navegação pelo canal do Porto de Santos para conferir o resultado do investimento na expansão do terminal da DP World.

Cobertura

A Autoridade Portuária de Santos disponibilizará, às 13h30, no Parque Valongo, uma lancha para que jornalistas e cinegrafistas acompanhem a visita pelo canal. A chegada das autoridades está prevista para as 14h.

A coletiva do ministro ocorrerá após o lançamento do Armazém 7, ao lado do embarque das lanchas que fazem a travessia Santos–Vicente de Carvalho.

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados em acompanhar o evento devem realizar credenciamento por meio do envio de formulário [formulário de credenciamento].

Serviço

Evento: Lançamento do espaço do Hub de Inovação do Porto de Santos

Data: Sexta-feira, 22 de maio

Horário: 14h

Local: Armazém 7 do Parque Valongo – Praça Visconde de Mauá, s/nº – Centro, Santos/SP

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

Data: 21/05/2026

MPOR FAZ BALANÇO DO PRIMEIRO BIÊNIO DA SECRETARIA NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO

Evento destacou crescimento do transporte hidroviário, avanço da cabotagem, obras estratégicas, investimentos em infraestrutura e fortalecimento da indústria naval



Balanço reúne dados do transporte hidroviário e da cabotagem, investimentos em infraestrutura, obras de dragagem e derrocamento, ampliação de terminais fluviais e modernização de eclusas - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, apresentou, nesta quinta-feira (21), em Brasília, o balanço das principais ações da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), que completa dois anos de atuação. Durante o evento, foram apresentados dados sobre o crescimento do transporte hidroviário e da cabotagem, investimentos em infraestrutura, obras de dragagem e derrocamento, ampliação de terminais fluviais, modernização de eclusas e avanços do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Também foram destacados os projetos de concessão de hidrovias, além das iniciativas voltadas à descarbonização do transporte aquaviário e ao fortalecimento da indústria naval brasileira.

Tomé Franca ressaltou os avanços alcançados pela política hidroviária nos últimos dois anos e o protagonismo da secretaria na retomada do setor. “Nesses dois anos, fizemos mais pelas hidrovias do que foi feito em toda a história do Brasil. Isso é motivo de reconhecimento pela priorização dada a essa pauta, mas, principalmente, pelo trabalho de todos aqueles que atuam na Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação”, afirmou.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Burlier, destacou que parte significativa das ações da secretaria está voltada à melhoria do transporte hidroviário de passageiros, especialmente nas regiões mais dependentes das hidrovias. “Essa é uma iniciativa importante para melhorar a qualidade do transporte oferecido à população que mais depende das hidrovias no Brasil”, afirmou.

Infraestrutura hidroviária

Ao todo, o setor registrou crescimento de 12,4% no transporte hidroviário, além da ampliação dos investimentos em infraestrutura e do avanço da carteira de projetos estratégicos voltados à navegação interior e à cabotagem.

Os dados apresentados mostram que o transporte em vias interiores movimentou 145 milhões de toneladas de cargas em 2025. Já a cabotagem transportou 223 milhões de toneladas no país, consolidando a navegação interior como alternativa logística estratégica para o desenvolvimento nacional.

Na área de infraestrutura hidroviária, os investimentos passaram de R\$ 716 milhões, entre 2019 e 2022, para R\$ 1,5 bilhão, entre 2023 e 2026. Somente neste ano, a Lei Orçamentária Anual (LOA) prevê mais de R\$ 540 milhões destinados ao setor, contemplando obras de dragagem nos rios Amazonas, Madeira e Solimões, além da operação e manutenção de eclusas em diferentes estados brasileiros.



Projetos em andamento

Entre os principais projetos em andamento, estão as obras de derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins (PA), e de Nova Avanhandava, no Rio Tietê (SP), consideradas fundamentais para ampliar a navegabilidade e aumentar a eficiência do transporte hidroviário nacional.

Outro destaque é a ampliação do Terminal Hidroviário de Manaus (Manaus Moderna), obra com previsão de investimento de R\$ 876 milhões e que é voltado à modernização da infraestrutura de embarque e desembarque da navegação interior no Amazonas.

A agenda estratégica da secretaria também prevê o avanço das concessões hidroviárias dos rios Paraguai, Madeira, Tocantins, Tapajós e Lagoa Mirim, com previsão de leilões no primeiro semestre de 2027. Os projetos devem ampliar a competitividade logística, reduzir custos operacionais e estimular a descarbonização do transporte aquaviário.

Cabotagem e indústria naval

Na cabotagem (entre portos do Brasil), os avanços do programa BR do Mar, regulamentado em 2025, já registram a entrada de cinco novas empresas e 15 novas embarcações em operação.

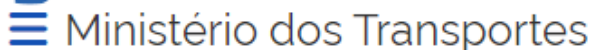
O Fundo da Marinha Mercante (FMM) também apresentou crescimento expressivo no ciclo atual. Os valores aprovados passaram de R\$ 22,8 bilhões, entre 2019 e 2022, para R\$ 88,1 bilhões, entre 2023 e 2026. Já os contratos firmados cresceram de R\$ 1,6 bilhão para R\$ 14,3 bilhões no mesmo período. Ao todo, foram contratadas 833 obras, com geração de mais de 48 mil empregos em todo o país.

“Estamos trabalhando continuamente para avançar e enfrentar gargalos que ainda dificultam o desenvolvimento do setor, especialmente no acesso ao financiamento pelo Fundo da Marinha Mercante. Também buscamos ampliar a chegada desses recursos ao Norte do Brasil, principalmente para empresas que enfrentam dificuldades para oferecer as garantias exigidas pelo sistema financeiro”, concluiu Otto Burlier.

A programação contou ainda com a participação da secretária-executiva substituta do MPor, Helena Venceslau; do diretor-geral de Navegação da Marinha do Brasil, Silvio Luís; do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias; do diretor do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Edme Tavares; e do diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Valter de Souza.

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

Data: 21/05/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTRO DOS TRANSPORTES ENTREGA COMPLEXO VIÁRIO QUE AMPLIA SEGURANÇA EM CUBATÃO (SP)

Com R\$ 70,8 milhões em investimentos, obra elimina passagens em nível e dá mais fluidez ao transporte de cargas

O município de Cubatão (SP) passa a contar com uma nova estrutura viária que garante mais segurança e fluidez no trânsito. Nesta sexta-feira (22), o ministro dos Transportes, George Santoro, entregou o novo Complexo Viário composto por um viaduto sobre linha férrea, passarelas de pedestres e rotatória de veículos.

“Os investimentos destinados foram importantes para essas obras que vão melhorar a mobilidade e a segurança da região. Essa entrega também mostra a atuação do Governo do Brasil, e reforça que a parceria com o setor privado gera resultados, contribui para o desenvolvimento do país e traz melhorias concretas para a vida das pessoas”, afirmou o chefe da pasta.



Complexo viário integra passarelas, rotatória e travessia sobre a linha férrea no litoral paulista. **- Foto: Michel Corvello/MT**

As obras, executadas pela concessionária Rumo Malha Paulista, receberam investimentos de R\$ 70,8 milhões, previstos no pacote de investimentos da renovação antecipada do contrato de concessão firmado com o Governo do Brasil.

“Esta entrega compõe os cerca de R\$ 1 bilhão que a Rumo investe anualmente na modernização da Malha Paulista desde a renovação antecipada da

concessão, que completa seis anos neste mês. Trata-se de um marco relevante para o setor ferroviário brasileiro, dentro de um programa estruturado que alia ampliação da capacidade ferroviária a soluções urbanas capazes de destravar investimentos, aumentar a segurança das comunidades e fortalecer a infraestrutura logística do país com uma visão de longo prazo”, pontuou o CEO da Rumo, Pedro Palma.

Mais integração urbana

As intervenções marcam um novo momento para a mobilidade urbana da Baixada Santista. Com a construção do viaduto e das novas travessias, três passagens em nível serão eliminadas. A medida vai reduzir pontos de conflito entre trens, carros e pedestres em um gargalo histórico da região.

As obras também ampliam a integração entre bairros e melhoram a acessibilidade nas áreas próximas à ferrovia. Ao substituir os cruzamentos diretos sobre os trilhos por estruturas segregadas, o empreendimento garante mais segurança e qualidade de vida para a população de Cubatão.

Há cerca de um ano e quatro meses trabalhando no empreendimento, o topógrafo Leandro Feitosa Moreira compartilha o sentimento de orgulho ao participar da construção do complexo. Ele destaca que estruturas como o viaduto e as passarelas evitam sinistros e reduzem situações de risco enfrentadas diariamente por pedestres e motoristas.



“Tenho certeza de que a população está muito feliz com esse complexo. Agora, as pessoas podem atravessar o viaduto com mais segurança. Conseguimos entregar uma obra importante para a mobilidade urbana. Sem a equipe, nada disso seria possível.”

Leandro Feitosa Moreira
Topógrafo

Avanço logístico

Erguido em uma área estratégica para o escoamento de cargas e para a mobilidade interna da cidade, o novo complexo viário fortalece a logística de transporte de cargas no litoral paulista, especialmente no acesso ao Porto de Santos, um dos principais corredores de exportação do país.

“Essa é uma rota estratégica para o transporte de cargas, especialmente soja, milho e outros

produtos do agronegócio. Antes do viaduto, os trens precisavam reduzir a velocidade por conta do conflito com a área urbana, o que tornava a operação mais lenta e aumentava o custo do transporte. Com a nova estrutura, a ferrovia ganha mais agilidade”, ressaltou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Com a eliminação dos conflitos entre a ferrovia e o tráfego urbano, a circulação dos trens se torna mais ágil e eficiente, reduzindo o tempo de deslocamento e os custos logísticos.



Iniciadas em novembro de 2024, as obras contemplam a construção de um viaduto rodoviário na Avenida Henry Borden, além de duas novas passarelas de pedestres entre a própria avenida e a Rua Paraíba. O projeto inclui uma nova rotatória no cruzamento das avenidas Henry Borden e 9 de Abril, com o objetivo de reorganizar o fluxo de veículos na região.

“Quando eliminamos um nó logístico como esse, a ferrovia ganha mais eficiência, isso é fundamental para o país. Representa economia, geração de empregos e crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). Além de fortalecer a logística brasileira, também traz impactos diretos para a população”, finalizou George Santoro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 22/05/2026

ESTRUTURAÇÃO DO PROJETO DA FERROGRÃO AVANÇA COM DECISÃO DO STF

Decisão reforça segurança jurídica do projeto e valida avanço dos estudos técnicos, ambientais e de sustentabilidade conduzidos pelo Ministério dos Transportes

O Ministério dos Transportes avalia que a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que reconheceu a constitucionalidade da legislação relacionada à desafetação de área do Parque Nacional do Jamaxim para viabilizar a Ferrogrão, representa um passo importante para o fortalecimento e a continuidade da estruturação do projeto.

A decisão reforça o entendimento de que o trabalho técnico conduzido pelo Ministério ao longo dos últimos anos vem sendo realizado com responsabilidade, observância das condicionantes legais e aperfeiçoamento contínuo dos estudos necessários para um empreendimento dessa envergadura.

Nos últimos três anos, a pasta atualizou o projeto, agregou novos estudos, refinou informações técnicas, incorporou análise de custo-benefício e incluiu medidas de compensação ambiental que não constavam nas versões anteriores do empreendimento. Os estudos também passaram a considerar de forma mais aprofundada as externalidades positivas do projeto, especialmente a redução das emissões de gases de efeito estufa a partir da ampliação da participação do modal ferroviário na matriz logística nacional.

O Ministério dos Transportes reafirma que seguirá avançando em todas as diretrizes previstas na legislação, com compromisso absoluto com o devido licenciamento ambiental, a escuta e o respeito aos povos e comunidades envolvidos, além da adoção de todas as salvaguardas necessárias para garantir a sustentabilidade e a segurança jurídica do projeto.

A Ferrogrão é considerada estratégica para o desenvolvimento econômico do país, com potencial para ampliar a eficiência logística, reduzir custos de transporte e fortalecer a infraestrutura nacional de forma alinhada à sustentabilidade ambiental.

Paralelamente, o Ministério também atua, em conjunto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), na estruturação de soluções de financiamento de longo prazo para viabilizar o empreendimento. Com o avanço dessa etapa e a decisão do STF, a pasta aguarda agora a apreciação do projeto pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para posterior publicação do edital.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 22/05/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA 12 QUILÔMETROS PAVIMENTADOS DA BR-158/MT

Com investimento de R\$ 705,1 milhões, contorno da Terra Indígena Marãiwatsédé vai reduzir gargalo logístico no Vale do Araguaia

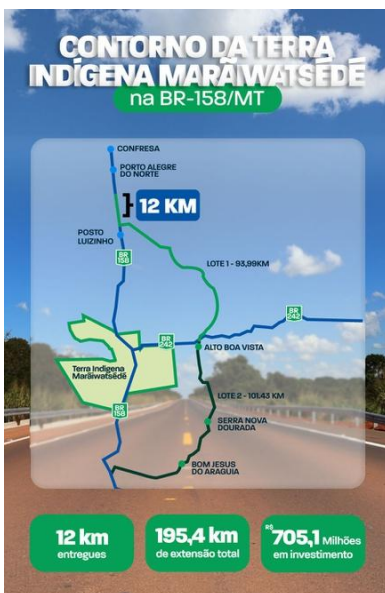


Investimentos do Governo do Brasil ampliam a segurança viária e impulsionam o desenvolvimento regional no Araguaia (MT). - Foto: Vanessa Rodrigues/DNIT

Fundamental para o escoamento da produção agropecuária do nordeste de Mato Grosso, a BR-158/MT avançou em mais uma etapa. O ministro dos Transportes, George Santoro, entregou nesta quinta-feira (21) os primeiros 12 quilômetros pavimentados do Contorno da Terra Indígena Marãiwatsédé, entre Porto Alegre do Norte e a região do Posto Luizinho. Na mesma ocasião, assinou a ordem de serviço para melhorias e revitalização das travessias urbanas de Alto Boa Vista, Vila São Sebastião (Chapadinha) e São Félix do Araguaia, nas BR-158 e BR-242/MT.

“A BR-158/MT é uma obra histórica, ficou parada há muitos anos, mas agora tudo está avançando após resolvermos a questão do licenciamento ambiental. Também solucionamos todos os contratos de concessão que estavam pendentes aqui em Mato Grosso”, afirmou o ministro.

A entrega marca a primeira etapa concluída do contorno da Terra Indígena Marãiwatsédé, obra com 195,4 quilômetros de extensão que vai reduzir um dos principais gargalos logísticos do Vale do Araguaia. O empreendimento vai conectar Porto Alegre do Norte, Alto Boa Vista, Serra Nova Dourada, Bom Jesus do Araguaia e o distrito de Alô Brasil por uma rota asfaltada.



A obra tem investimento de R\$ 705,1 milhões nos dois lotes principais. Desse total, R\$ 316,2 milhões serão aplicados no trecho de 94 quilômetros entre Porto Alegre do Norte e Alto Boa Vista, onde o Ministério dos Transportes já obteve licença ambiental para avançar em mais 86 quilômetros. Outros R\$ 388,9 milhões serão destinados ao segmento de 101,5 quilômetros entre Alto Boa Vista e o distrito de Alô Brasil. O projeto também prevê a construção de nove pontes, em contrato estimado em R\$ 43,2 milhões.

A BR-158/MT é um dos principais corredores rodoviários de Mato Grosso e liga a produção agroindustrial da região aos mercados nacional e internacional. Pela rodovia, circulam diariamente cerca de duas mil carretas. Com a conclusão do contorno, o transporte de cargas ganhará mais fluidez, previsibilidade e segurança, com redução de custos logísticos e ampliação da competitividade do estado.

Travessias urbanas

Além da entrega na BR-158/MT, o ministro dos Transportes assinou a ordem de serviço para melhorias e revitalização das travessias urbanas de Alto Boa Vista, Vila São Sebastião (Chapadinha) e São Félix do Araguaia, nas BR-158 e BR-242/MT. Com investimento de R\$ 12 milhões, os serviços abrangem 9,6 quilômetros de trechos não pavimentados.

As intervenções incluem recuperação do pavimento, reforço da sinalização, melhorias na drenagem e adequações voltadas à segurança viária. As obras vão beneficiar diretamente os moradores dessas cidades e o transporte de cargas que circula pela região.

Investimentos em Mato Grosso

Os investimentos do Governo do Brasil em infraestrutura de transportes em Mato Grosso mais do que dobraram nos últimos anos. Em 2022, último ano da gestão anterior, a execução orçamentária no estado foi de R\$ 281,1 milhões. Para 2026, o valor disponível já alcança R\$ 653,8 milhões.

Os recursos vêm sendo aplicados em obras estratégicas para ampliar a capacidade logística, melhorar a segurança viária e reduzir os custos de transporte no estado. Entre os principais empreendimentos

em andamento estão a duplicação da BR-163/MT, o Rodoanel de Cuiabá e a construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), além de concessões rodoviárias e projetos ferroviários que fortalecem a infraestrutura e a competitividade de Mato Grosso.

“Fizemos um acordo histórico com o Tribunal de Contas da União (TCU), colocando todo o trecho de Mato Grosso em duplicação e o trecho do Pará até Miritituba, no município de Itaituba (PA), em terceira faixa, melhorando absolutamente todo o desenvolvimento”, destacou George Santoro.

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

Data: 21/05/2026

MINISTRO DOS TRANSPORTES DEFENDE INFRAESTRUTURA E COMPETITIVIDADE DO AGRO EM CUIABÁ

Painel discutiu investimentos em logística, redução de custos de transporte e novos corredores para escoamento da produção



Em painel com representantes dos setores público e privado, ministro apresentou avanços em obras estratégicas para a logística mato-grossense. - Foto: Michel Corvello/MT

A integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos é essencial para reduzir o custo logístico e ampliar a competitividade do agronegócio brasileiro. A avaliação foi defendida pelo ministro dos Transportes, George Santoro, nesta quinta-feira (21), durante o AgroForum Cuiabá, promovido pelo BTG Pactual, em

Cuiabá.

Santoro participou do painel “Logística e infraestrutura: caminhos para a competitividade”, que reuniu representantes dos setores público e privado para discutir novos corredores de transporte, investimentos em infraestrutura e alternativas para melhorar o escoamento da produção em Mato Grosso.

Durante a participação, o ministro destacou investimentos do Governo do Brasil em Mato Grosso e avanços no licenciamento de obras estratégicas para a logística do estado.

“Entregamos 12 km da BR-158 no nordeste do estado, uma demanda aguardada há cerca de 30 anos. Com diálogo técnico e institucional, conseguimos avançar no licenciamento, viabilizar o contorno rodoviário e impulsionar uma obra estratégica para a região”, disse Santoro.

Corredores integrados

Durante o encontro, foram debatidos temas estratégicos para o setor, como o crescimento do etanol de milho, os impactos das tensões no Oriente Médio sobre o mercado de grãos, o avanço de novas tecnologias aplicadas ao campo e o cenário econômico e político brasileiro.

“Vamos viabilizar uma carteira de ferrovias. Mato Grosso e Mato Grosso do Sul terão a oportunidade de ampliar conexões ferroviárias, além da Norte-Sul, o que vai melhorar o anel logístico do país”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro. No Arco Norte, rota estratégica que conecta áreas produtoras aos portos do Norte do país, o conjunto de projetos inclui a Ferrogrão, a duplicação da BR-163, as hidrovias do Tapajós e do Madeira e a conexão ferroviária em Açailândia.

Competitividade nacional

O fórum reforçou a importância da parceria entre os setores público e privado na construção de caminhos para o desenvolvimento econômico e logístico do Brasil. Realizado em Cuiabá, o encontro

destacou o papel de Mato Grosso no debate sobre infraestrutura, produção agrícola e competitividade nacional.

“O que determina a competitividade e a produtividade da nossa economia é a redução do custo logístico. Para isso, precisamos pensar em corredores integrados, conectando rodovias, ferrovias e hidrovias. Com o leilão da Malha Oeste, teremos a possibilidade de conectá-la à Malha Sul e aos portos do Sudeste, formando um arco ferroviário integrado”, finalizou o ministro.

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

Data: 21/05/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O NECESSÁRIO SOCORRO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aprovação, pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), da resolução que libera até R\$ 1 bilhão em financiamentos para o capital de giro das companhias aéreas brasileiras não deve ser enxergada como um privilégio setorial, mas sim como uma intervenção de salvaguarda nacional. Operada pelo Banco do Brasil com risco de crédito assumido pela União, a linha de crédito emergencial responde com pragmatismo a uma crise de custos que foge ao controle das empresas, sufocadas pela escalada internacional do preço do petróleo e pela volatilidade do câmbio que encarecem o querosene de aviação (QAv). Em um país de dimensões continentais como o Brasil, garantir a liquidez das companhias aéreas significa manter o território integrado e proteger o funcionamento de um serviço essencial para a economia, o turismo e o abastecimento de insumos vitais.

A decisão do Ministério de Portos e Aeroportos em capitanear esse socorro financeiro acerta ao traçar um paralelo com as ações de socorro adotadas em calamidades públicas, como as enchentes no Rio Grande do Sul. O colapso financeiro de uma grande operadora aérea provoca um efeito cascata destrutivo na malha logística que nenhuma nação pode se dar ao luxo de arriscar. Ao limitar o teto por empresa a R\$ 330 milhões e atrelar a taxa a 100% do CDI com prazos rigorosos de pagamento, o Governo desenhou um modelo de assistência que não distribui benesses sem contrapartida, mas estabelece critérios severos de responsabilidade fiscal para assegurar que o dinheiro público atue como um estabilizador provisório, e não como um subsídio permanente.

Além do fôlego financeiro imediato para o caixa das companhias, o acerto do Governo Federal reside na compreensão de que o problema é estrutural e exige respostas multifacetadas. A inclusão da ampliação dos prazos para pagamento das tarifas de navegação aérea e a abertura de debates sobre a revisão dos mecanismos tributários do combustível demonstram que o Executivo entendeu a urgência de reduzir o Custo Brasil que penaliza a aviação. Proteger o setor aéreo neste momento de turbulência cambial é uma medida de responsabilidade com o desenvolvimento do País, garantindo que o Brasil continue voando alto enquanto reorganiza suas bases regulatórias e de custos para o futuro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

BIOINCRUSTAÇÃO EM NAVIOS E OS DESAFIOS REGULATÓRIOS NO BRASIL



MARIA EDUARDA MEDEIROS

Engenheira Mecânica e mestranda
em Engenharia dos Transportes

opinioao@portalbenews.com.br

A bio-incrustação em cascos de navios — processo de colonização de superfícies submersas por organismos como bactérias, algas, moluscos e outros invertebrados — é reconhecida como um dos principais vetores de introdução e disseminação de espécies aquáticas invasoras em ecossistemas

marinhos. Com o aumento da conectividade marítima impulsionada pelo comércio internacional, esse fenômeno ganhou escala e passou a exigir resposta regulatória estruturada.

Em resposta a esse desafio, a International Maritime Organization (IMO) estabeleceu diretrizes internacionais por meio da resolução MEPC 378(80), atualmente o principal instrumento global de referência para o gerenciamento da bioincrustação. No Brasil, essas recomendações foram incorporadas ao arcabouço regulatório da Autoridade Marítima pela Normam-401, que disciplina os procedimentos para o gerenciamento da bioincrustação em embarcações que operam em águas jurisdicionais brasileiras.

Além dos impactos ambientais, a bioincrustação afeta diretamente a eficiência operacional das frotas. O acúmulo de organismos eleva a rugosidade do casco, aumenta a resistência hidrodinâmica e resulta em maior consumo de combustível — estimado entre 10% e 20% em níveis moderados de incrustação — com consequente aumento das emissões atmosféricas. Sua gestão adequada, portanto, gera benefícios simultâneos para a proteção ambiental, a eficiência energética e o desempenho operacional das embarcações.

Desafios na implementação da Normam-401

Apesar de representar um avanço relevante no alinhamento às diretrizes internacionais, o Capítulo 4 da Normam-401 enfrenta desafios concretos e significativos em sua implementação prática, que comprometem a efetividade da norma enquanto instrumento de política pública ambiental:

Ausência de áreas autorizadas para limpeza subaquática: a norma estabelece a necessidade de inspeção e eventual limpeza do casco na água, porém não define previamente locais autorizados para essas operações. As áreas indicadas pelas Normas e Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP) frequentemente não atendem aos requisitos técnicos necessários para operações com contenção de resíduos, gerando dificuldades logísticas e operacionais para os armadores.

Inexistência de tecnologias homologadas: não existem, até o momento, metodologias formalmente aprovadas que atendam simultaneamente aos requisitos de remoção eficaz da bioincrustação, preservação do revestimento anti-incrustante e captura e contenção dos resíduos gerados. Embora a Normam-222 estabeleça critérios para cadastramento de empresas de serviços subaquáticos, a ausência de homologação gera insegurança regulatória e operacional para todos os atores envolvidos.

Assimetria regulatória para a cabotagem: enquanto a Normam-401 prevê isenções para embarcações de cabotagem no que diz respeito à água de lastro, não há previsão equivalente para bioincrustação. Essa assimetria impacta a competitividade de um modal estratégico para o Brasil, reconhecido por sua maior eficiência energética e menor emissão de gases de efeito estufa em comparação ao transporte rodoviário.

Incompatibilidade de prazos regulatórios: a validade de apenas um ano para os relatórios de limpeza do casco contrasta com os ciclos tradicionais de manutenção naval — docagem a cada cinco anos e inspeções intermediárias a cada dois anos e meio. Adicionalmente, a previsão de início da fiscalização em 2026 não considera adequadamente a atual ausência de infraestrutura para o cumprimento das exigências, criando um cenário de insegurança jurídica para o setor.

Recomendações para Aprimoramento Regulatório

A superação desses desafios requer coordenação efetiva entre autoridades marítimas, ambientais e portuárias. Entre as medidas prioritárias, destacam-se: a criação de um cadastro nacional de áreas autorizadas para limpeza subaquática com contenção de resíduos; o estabelecimento de um processo formal de homologação de tecnologias e metodologias; a harmonização dos prazos regulatórios com os ciclos reais de manutenção naval; e a avaliação de tratamento regulatório diferenciado para embarcações de cabotagem, em linha com o tratamento já concedido para água de lastro.

Conclusão

A gestão da bioincrustação é instrumento essencial para a proteção ambiental e a sustentabilidade do transporte marítimo. A Normam-401 representa um passo importante no alinhamento do Brasil às

melhores práticas internacionais. No entanto, sua efetividade depende diretamente da superação das lacunas regulatórias, tecnológicas e institucionais ainda existentes.

Sem o enfrentamento estruturado desses desafios, há o risco concreto de que a norma se consolide como um instrumento formalmente robusto, porém operacionalmente limitado — incapaz de cumprir seus objetivos ambientais e gerando ônus desnecessário para o setor. O desenvolvimento de soluções regulatórias equilibradas, que conciliem proteção ambiental, segurança jurídica e eficiência logística, é fundamental para um ambiente regulatório moderno e aderente à realidade do transporte marítimo brasileiro.

Maria Eduarda Medeiros produziu esse texto com curadoria do Instituto PORTA

A GESTÃO DA BIOINCRUSTAÇÃO É INSTRUMENTO ESSENCIAL PARA A PROTEÇÃO AMBIENTAL E A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE MARÍTIMO. A NORMAM-401 REPRESENTA UM PASSO IMPORTANTE NO ALINHAMENTO DO BRASIL ÀS MELHORES PRÁTICAS INTERNACIONAIS. NO ENTANTO, SUA EFETIVIDADE DEPENDE DIRETAMENTE DA SUPERAÇÃO DAS LACUNAS REGULATÓRIAS, TECNOLÓGICAS E INSTITUCIONAIS AINDA EXISTENTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

POLÍTICA - QUASE 900 MIL PODEM VOTAR NO EXTERIOR

Brasil tem mais de 1 milhão de eleitores vivendo em outros países; 879 mil estão aptos a votar neste ano

Do Estadão Conteúdo



O total de eleitores cadastrados no TSE, incluindo Brasil e exterior, é de cerca de 158 milhões de pessoas

Pela primeira vez, o Brasil tem mais de 1 milhão de eleitores cadastrados no exterior, incluindo eleitores aptos, cancelados e suspensos. Atualmente, mais de 879 mil estão com situação cadastral regular, ou seja, aptos a votar, distribuídos em diversos países, com maior concentração na Europa, na América do Norte e no Japão.

Dados mais recentes indicam que as maiores comunidades de eleitores aptos no exterior estão em cidades como Lisboa, Boston, Nagoya, Miami, Porto, Londres, Nova York, Tóquio, Paris e Milão.

Os números são de cidadãos cadastrados na Zona Eleitoral do Exterior (ZZ), vinculada ao Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal (TRE-DF). Segundo a assessoria da Justiça Eleitoral, o número final ainda deve aumentar, já que o cartório receberá registros até 9 de junho. O total consolidado de eleitores deverá ser divulgado em 20 de julho pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

“O Brasil segue trabalhando para garantir o exercício do direito ao voto a todos, mesmo que estejam em outras partes do mundo”, diz o Itamaraty em nota divulgada na última sexta-feira, 15.

Segundo a Justiça Eleitoral, os brasileiros residentes no exterior também devem cumprir suas obrigações eleitorais, realizando o alistamento e o exercício do voto nas eleições para presidente e vice-presidente da República. Assim como no Brasil, o voto é obrigatório para os cidadãos alfabetizados maiores de 18 e menores de 70 anos, sendo facultativo para quem está com idade entre 16 e 18 anos, bem como para os maiores de 70 anos e para as pessoas não alfabetizadas.

Pessoas com 15 anos também podem se alistar, mas seus direitos políticos somente serão adquiridos depois de implementada a idade de 16 anos.



Serviço remoto

Eleitoras e eleitores brasileiros residentes no exterior podem solicitar serviços da Justiça Eleitoral de forma totalmente remota, sem necessidade de comparecimento presencial a embaixadas ou repartições consulares.

As eleições no exterior são organizadas pela Justiça Eleitoral em Brasília- -DF/Brasil e realizadas em outros países com o apoio dos Consulados e Embaixadas brasileiros. O Código Eleitoral prevê, como condição para a criação de mesas de votação no exterior, o número mínimo de 30 eleitores.

As seções eleitorais funcionarão, preferencialmente, nas sedes das embaixadas, em repartições consulares ou em locais em que haja serviços do governo brasileiro. Excepcionalmente, o TSE poderá autorizar a abertura de seção eleitoral fora desses locais. A cada eleição é necessário verificar onde as sessões serão instaladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SANTORO ANTECIPA DECISÃO DO STF

A validação da constitucionalidade da Ferrogrão pelo Supremo Tribunal Federal (STF), sacramentada nessa quinta-feira, dia 21, foi precedida por um anúncio estratégico do ministro dos Transportes, George Santoro, que deu o tom do pragmatismo que o Governo Federal pretende imprimir ao projeto. Em agenda realizada em Cuiabá pela manhã, Santoro declarou que a ferrovia EF-170 está “desbloqueada” e estabeleceu a meta de realizar o leilão internacional do ativo ainda no segundo semestre de 2026. A fala do ministro antecipou a decisão da Suprema Corte, que chancelou a alteração dos limites do Parque Nacional do Jamaxim, no Pará, sob a ressalva de que o avanço das obras continuará condicionado ao rigor do licenciamento ambiental e ao cumprimento das salvaguardas legais.

NOVA PROPOSTA

O desenho atual do empreendimento, segundo a pasta dos Transportes, difere substancialmente das versões que mantiveram o projeto paralisado na última década. O Governo assumiu diretamente o risco e os custos do licenciamento ambiental e incluiu um aporte de R\$ 1 bilhão em compensações ecológicas, além de ter realizado mais de 40 audiências públicas para consultar as comunidades locais e mitigar os impactos sobre os povos originários. Esse robusto arcabouço socioambiental foi o principal argumento técnico utilizado para dar conforto jurídico aos ministros do STF e desarmar as resistências que travavam o avanço do principal corredor de escoamento de grãos do Centro-Oeste em direção ao Arco Norte.

NO TCU

O próximo passo regulatório da Ferrogrão ocorrerá no Tribunal de Contas da União (TCU), onde o projeto de concessão já tramita e tem previsão de ser apreciado pela equipe técnica até julho.

A MALHA OESTE E A ANTT

A aprovação dos estudos técnicos, dos documentos jurídicos e do Plano de Outorga pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nessa quinta-feira, dia 21, foi o avanço mais significativo dos últimos anos para a impulsionar a Malha Oeste ferroviária. Com o aval unânime da diretoria colegiada da agência reguladora, o projeto de relicitação do ativo deixa oficialmente as mesas técnicas e segue para o Ministério dos Transportes, etapa que antecede o envio formal para a análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A Malha Oeste, que possui uma extensão de 1.625 quilômetros e conecta Corumbá (MS) a Mairinque (SP), é considerada um ativo estratégico vital para o Centro-Oeste e para o estado de São Paulo

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

POLÍTICA - VORCARO MANDOU APAGAR REPORTAGEM SOBRE FILME DE JAIR BOLSONARO

Mensagens encontradas no celular do banqueiro mostram sua influência até na estratégia de divulgação de 'Dark Horse'

Do Estadão Conteúdo



Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, reclamou ao sócio do Portal Leo Dias sobre a reportagem e o texto foi apagado

Novas mensagens do banqueiro Daniel Vorcaro mostram que o dono do Banco Master teve influência na estratégia de divulgação do filme "Dark Horse", sobre a história do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Em agosto de 2025, Vorcaro reclamou para o empresário Thiago Miranda, sócio do Portal Leo Dias, que havia sido publicada uma reportagem sobre a produção, e o texto foi apagado. O portal só voltou a tratar sobre o filme em dezembro daquele ano. As informações são do site Intercept Brasil.

O filme sobre Bolsonaro teve mais de 90% do seu orçamento bancado com dinheiro de Vorcaro, preso e investigado por fraudes financeiras. O dinheiro foi um pedido do senador e pré-candidato à Presidência Flávio Bolsonaro (PL-RJ).

Karina Ferreira da Gama, dona da produtora GoUp, responsável pela longa-metragem, diz que o orçamento já realizado do filme está em cerca de US\$ 13 milhões (o equivalente a R\$ 65,7 milhões). Flávio admitiu que recebeu do banqueiro mais de US\$ 12 milhões (cerca de R\$ 60,6 milhões) para "patrocinar" o filme.

Procurados, Vorcaro e Miranda não se manifestaram. Já o Portal Leo Dias afirmou, em nota ao Intercept, que voltou a abordar sobre a produção meses depois porque as informações foram consideradas mais consistentes pela equipe do site.

De acordo com o Intercept Brasil, em 1.º de agosto de 2025, Vorcaro enviou uma mensagem a Miranda: "Opa tudo bem? Achei que divulgar que tá fazendo o filme muito ruim, não acha?", escreveu o dono do Master. A divulgação de "Dark Horse" ainda não havia começado - o teaser da obra se tornou público pela primeira vez no início de dezembro daquele ano.

Miranda concordou e disse que tentaria descobrir o que havia acontecido para que o texto tivesse sido publicado. "Acho muito!! Tínhamos combinado de não divulgar nada. Vou entender agora com o Mário", respondeu o empresário. A reportagem cita que a referência pode ser ao deputado federal Mário Frias (PL-SP), produtor-executivo do filme.

Em resposta, Vorcaro disse: "Mas soltou no Leo. Mto ruim". Miranda, então, afirmou que pediria para apagarem o texto. "Acabei de ver. Vou pedir pra apagar", falou.

Na sequência, o empresário afirmou que conversou com Mário e Flávio, em possível referência ao senador. Ele justificou que a reportagem no Leo Dias havia sido publicada pelo início das gravações e dos testes. "Acaba vazando. Mas não vai aparecer nome de ninguém. Eles me garantiram isso. Já mandei deletar", disse Miranda. A reportagem foi apagada.

Pagamento

Uma empresa do jornalista Leo Dias, recebeu ao menos R\$ 9,9 milhões diretamente do Banco Master. A informação consta de um relatório do Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf).

O documento aponta que o banco de Vorcaro fez seis pagamentos para a Leo Dias Comunicação e Jornalismo entre fevereiro de 2024 e maio de 2025. Leo Dias recebeu outros R\$ 2 milhões de uma firma que teve aportes do Master como principal fonte de receita, segundo outro informe do Coaf.

Em abril, quando foi publicada a reportagem do Estadão, Leo Dias disse por meio de nota que os pagamentos são relativos a um contrato de publicidade firmado com o Will Bank, que fazia parte do conglomerado do Master e também foi liquidado pelo Banco Central.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

POLÍTICA - MÁRIO FRIAS RESPONDE A DINO EM REDE SOCIAL

Deputado está em viagem no exterior e prometer prestar esclarecimentos quando retornar

Do Estadão Conteúdo

O deputado federal Mário Frias (PL-SP) afirmou nesta quinta-feira, 21, que pretende prestar esclarecimentos ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino sobre viagem ao exterior desde 12 de maio. Dino determinou que a Câmara dos Deputados informe detalhes sobre o deslocamento do parlamentar ao Bahrein e aos Estados Unidos.

Em publicação no X, Frias afirmou que está em missão oficial. “Prezado Ministro Flávio Dino, soube pela imprensa que o senhor gostaria de algumas informações a meu respeito. Estou em agenda oficial, quinta-feira, 21, que pretende prestar esclarecimentos ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino sobre viagem ao exterior desde 12 de maio. Dino determinou que a Câmara dos Deputados informe detalhes sobre o deslocamento do parlamentar ao Bahrein e aos Estados Unidos. Em publicação no X, Frias afirmou que está em missão oficial. “Prezado Ministro Flávio Dino, soube pela imprensa que o senhor gostaria de algumas informações a meu respeito. Estou em agenda oficial, que desejar”, escreveu.

Flávio Dino é o responsável no STF por processo que apura o envio de R\$ 2 milhões em emendas parlamentares de Mário Frias a uma ONG de Karina Ferreira da Gama, dona da produtora Go Up, responsável pelo filme Dark Horse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

POLÍTICA - “NUNCA FOMOS ATRÁS DA LEI DANIEL VORCARO”, IRONIZA

Presidente critica Flávio Bolsonaro, que cobrou dinheiro do banqueiro para financiar filme sobre seu pai. “Vão aparecer mais coisas”, avisa

Do Estadão Conteúdo



Lula lembrou com ironia das ameaças que artistas receberam da extrema direita porque usavam recursos de forma legal da Lei Rouanet

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse que “ainda vão aparecer muito mais coisas” sobre a relação entre o senador e presidente Flávio Bolsonaro (PL- RJ) com o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro.

“Nós nunca vamos atrás da Lei Daniel Vorcaro para financiar nenhum artista brasileiro. E ainda vai aparecer muito mais coisa”, disse na 6ª Teia Nacional dos Pontos

de Cultura e anúncio de ações para a Cultura em Aracruz (ES).

Aos artistas, Lula disse que eles sabem quantas ameaças receberam “porque iam buscar um dinheirinho na Lei Rouanet”. “E todo mundo era muito criticado, todo mundo era achincalhado. Aliás, a cultura como um todo era achincalhada”, afirmou.

Ainda em referência a Flávio, Lula disse que ninguém imaginava que “aquele menino que parecia ser o mais santo da família Bolsonaro estaria pegando milhões para fazer um filme do pai”. “Ninguém imaginava. E isso é apenas o que a gente sabe agora”, afirmou durante o evento.

O presidente ainda voltou a criticar a inteligência artificial (IA) na campanha eleitoral e disse que não se pode votar “em mentira” ou em “coisa abstrata”. “A inteligência artificial não poderia servir para política”, reforçou.

“Tem gente que acha que eu sou contra a internet. Eu não sou bobo de ser contra a internet. A internet é uma coisa que veio para revolucionar. O que eu sou contra é que o ser humano está perdendo o controle dos algoritmos e está virando algoritmo”, afirmou.

Lula ainda comentou que não se incomoda de ser cobrado, mas que o que “incomoda de verdade é a gente não ter competência de fazer tudo que a sociedade brasileira precisa e tudo que a cultura merece neste País”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 22/05/2026

POLÍTICA - FLÁVIO VAI SE REUNIR COM TRUMP, DIZ EQUIPE

Segundo informação divulgada por sua pré-campanha à presidência, senador vai aos EUA

Do Estadão Conteúdo



Os detalhes da visita de Flávio Bolsonaro ainda não foram divulgados por completo e também não houve confirmação dos EUA

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato a presidente da República, irá aos Estados Unidos para uma reunião com o presidente Donald Trump. O encontro deve ocorrer a convite do americano, segundo informações da pré-campanha dele. A Casa Branca não se manifestou.

No início do mês, Trump recebeu o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que disputa a reeleição, e discutiu com ele uma extensa pauta bilateral, de tarifas a minerais críticos e combate ao crime organizado. Ambos reportaram um encontro positivo.

Como o Estadão mostrou, Lula buscava com a foto e a interlocução direta evitar também que Trump tome lado contra ele, como já fez, e interfira nas eleições de outubro. O petista, porém, negou ter discutido eventual apoio eleitoral a um candidato com o republicano.

Os detalhes da visita de Flávio ainda não foram divulgados por completo, tampouco sobre como Trump transmitiu o convite ao pré-candidato da oposição. Aliados de Flávio possuem interlocução direta com o entorno de Trump, em órgãos como o Departamento de Estado e a própria Casa Branca.

O senador do PL passa por uma crise na pré-candidatura presidencial, por causa da divulgação de pedidos de dinheiro ao banqueiro Daniel Vercaro. Os contatos e as circunstâncias do que seria apoio ao financiamento do filme “Dark Horse”, sobre seu pai, são investigados pela Polícia Federal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 22/05/2026

POLÍTICA - CÂMARA APROVA PROJETO QUE VEDA SIGILO DE INFORMAÇÕES DE GASTOS

A proposta altera a Lei de Acesso à Informação para assegurar o direito de obter dados de despesas públicas

Do Estadão Conteúdo



O projeto de lei teve a relatoria do líder do PL na Câmara dos Deputados, Sóstenes Cavalcante (RJ)

A Câmara dos Deputados aprovou, nesta quinta-feira, 20, um projeto de lei que veda o registro de sigilo sobre informações relativas a gastos da administração pública e considera ato de improbidade administrativa a imposição de sigilo sobre informações relacionadas a despesas públicas em desacordo com as hipóteses e procedimentos previstos em lei. Agora a Casa encaminhará a proposta ao Senado.

De autoria dos deputados Gustavo Gayer (PL-GO) e Marcel van Hattem (Novo-RS), o projeto de lei teve a relatoria do líder do PL na Câmara, Sóstenes Cavalcante (RJ).

A proposta altera a Lei de Acesso à Informação para assegurar o direito de obter “informação pertinente à despesa de custeio ou de representação, inclusive diária, alimentação, hospedagem, passagem, aquisição de bem, à despesa de locomoção e à despesa paga via suprimento de fundos”.

O texto também impossibilita a classificação dessas informações como risco à segurança de instituições e altas autoridades. Além disso, não se aplica a esses dados a restrição de informações pessoais relativas à intimidade, vida privada, honra e imagem.

O projeto permite ainda que o Congresso Nacional reveja a classificação de informações e as decisões proferidas pela Comissão Mista de Reavaliação de Informações no âmbito da administração pública e federal, mediante decreto legislativo aprovado em ambas as Casas.

O texto também inclui na Lei de Improbidade Administrativa, como ato vedado, “impor sigilo à informação para obter proveito pessoal ou de terceiro, ou para fins de ocultação de ato ilegal cometido por si ou por outrem”.

O relator disse que buscou “fortalecer o princípio republicano da transparência, ampliar a capacidade de fiscalização da sociedade e das instituições de controle e assegurar que o regime de acesso à informação continue a cumprir seu papel fundamental na promoção da integridade administrativa, da responsabilidade na gestão dos recursos públicos e da confiança da sociedade nas instituições do Estado”.

Derrubada de veto

O Congresso Nacional derrubou o veto do presidente Lula a um dispositivo da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2026 que estabelece que os municípios de até 65 mil habitantes não dependem mais de adimplência fiscal para celebrar transferências voluntárias. A votação ocorreu nesta quinta-feira, 21, em sessão conjunta de senadores e deputados, em Brasília.

O trecho da LDO diz que “a emissão de nota de empenho, a realização das transferências de recursos e a assinatura dos instrumentos, bem como a doação de bens, materiais e insumos, não dependerão da situação de adimplência do município de até sessenta e cinco mil habitantes”.

Ao vetar a regra, o governo alegou que há “vício de inconstitucionalidade” e que a obrigação de adimplência está prevista na Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

POLÍTICA - LULA EXPLICA RECUO EM MEDIDA SOBRE CELULARES

Presidente recuou em plano sobre aparelhos roubados para não punir comprador de boa-fé
Do Estadão Conteúdo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quinta-feira, 21, que estava planejando anunciar uma iniciativa pela qual men sagens seriam disparadas a 2,5 milhões de celulares roubados, indicando que os aparelhos deveriam ser entregues às delegacias e, caso contrário, os usuários dos aparelhos poderiam ser indiciados. Lula disse, porém, que recuou após refletir que compradores de boa-fé poderiam ser prejudicados.

“Eu ia passar uma mensagem, simples assim: ‘você está com o telefone roubado, se foi você que roubou, devolva que não vai ter problema nenhum, mas, se você comprou, devolva também, senão você vai ser indiciado, procura a delegacia e devolva’”, disse o presidente.

Lula afirmou que há muitos usuários, entre os 2,5 milhões de celulares que já possuem cadastro no sistema do governo fe deral como roubados, que adquiriram o aparelho sem saber que era produto de furto. O presidente, então, declarou que não poderia recuperar os smartphones sem oferecer uma contraparte.

“Eu só quero prejudicar quem roubou, só quero prejudicar a loja que compra e vende, mas eu não quero prejudicar a pessoa que inocentemente ou por necessidade comprou. Então, isso me faz ser um pouco mais humano do que apenas um policial”, disse Lula.

As declarações do presidente foram feitas em Aracruz (ES), onde Lula participou da cerimônia de entrega da 6ª Teia Nacional de Pontos de Cultura. Ao lado dele, esteve presente no evento a ministra da Cultura, Margareth Menezes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - STF LIBERA ANDAMENTO DA FERROGRÃO AO MANTER REDUÇÃO DE ÁREA NO JAMANXIM

Por 9 votos a 1, ministros validam lei que alterou limites de parque nacional no Pará; projeto segue condicionado ao licenciamento ambiental

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



O único voto pela procedência integral da Ação Direta de Inconstitucionalidade apresentada pelo PSOL contra a Lei 13.452/2017 foi proferido pelo presidente do STF, Edson Fachin

O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta quinta- -feira (21), por 9 votos a 1, manter a validade da lei que reduziu a área protegida do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para

viabilizar a construção da Ferrogrão, ferrovia planejada para ligar Sinop (MT) a Itaituba (PA). A Corte entendeu que a alteração dos limites da unidade de conservação ocorreu de forma constitucional e que a implantação da ferrovia continuará condicionada ao licenciamento ambiental e aos estudos de impacto exigidos pelos órgãos competentes.

A decisão foi tomada no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553, apresentada pelo PSOL contra a Lei 13.452/2017, originada da conversão da Medida Provisória 758/2016, editada no governo Michel Temer. O partido alegava que a redução de área protegida não poderia ter sido

feita por meio de medida provisória posteriormente convertida em lei e apontava retrocesso na proteção ambiental.

O julgamento havia sido iniciado em outubro do ano passado, quando o relator, ministro Alexandre de Moraes, votou pela constitucionalidade da norma. A análise foi retomada nesta quinta-feira com o voto-vista do ministro Flávio Dino. Prevaleceu, porém, o entendimento do relator, acompanhado pelo então ministro Luís Roberto Barroso, hoje aposentado, e, na sessão desta quinta, pelos ministros Cristiano Zanin, André Mendonça, Nunes Marques, Luiz Fux, Dias Toffoli e Gilmar Mendes. A ministra Cármen Lúcia não participou da sessão.

Moraes sustentou que não houve irregularidade no processo legislativo porque a alteração definitiva do perímetro do parque ocorreu após a conversão da medida provisória em lei. Para o ministro, a redução da área protegida corresponde a uma parcela “ínfima” do parque e não representa dano ambiental iminente.

Segundo o relator, a desafetação envolve 862 hectares, o equivalente a 0,054% da área original do Parque Nacional do Jamanxim. Ele destacou ainda que cerca de 60% dessa faixa já se encontra sem vegetação em razão da presença da BR-163, rodovia que acompanha parte do traçado previsto para a ferrovia.

“Não está em julgamento a implementação da ferrovia, mas sim a desafetação para que sejam realizados os estudos. Para a implementação, obrigatoriamente há necessidade dos estudos de impacto ambiental e das licenças necessárias”, afirmou Moraes.

O ministro também argumentou que a ferrovia poderá contribuir para reduzir emissões de carbono e acidentes rodoviários, além de ampliar a capacidade logística entre as regiões Centro-Oeste e Norte do país.

Ao acompanhar o relator, o ministro André Mendonça afirmou que estudos apontam que o impacto ambiental de uma ferrovia tende a ser inferior ao provocado pelo transporte rodoviário. “Há uma convergência desses dois valores, da proteção ao meio ambiente e o desenvolvimento do País”, disse.

Divergência parcial

Flávio Dino abriu divergência parcial para propor condicionantes ambientais e medidas de proteção às populações eventualmente afetadas pela obra. O ministro defendeu que eventual alteração futura do traçado não possa reduzir terras indígenas em um raio de 250 quilômetros e sugeriu que comunidades atingidas tenham direito a ressarcimento e participação em eventuais lucros caso sejam comprovados danos.

Dino observou que o traçado previsto não cruza terras indígenas, mas citou a proximidade de áreas ocupadas pelo povo Munduruku. Segundo ele, a Terra Indígena Praia do Mangue está a cerca de quatro quilômetros da ferrovia planejada, enquanto a Terra Indígena Praia do Índio fica a sete quilômetros de distância.

As condicionantes propostas por Dino, porém, não obtiveram apoio da maioria do plenário.

O único voto pela procedência integral da ação foi proferido pelo presidente do STF, ministro Edson Fachin. Para ele, a Constituição exige a edição de lei formal específica para a redução de áreas ambientalmente protegidas, sem possibilidade de utilização de medida provisória.

Alternativa

A Ferrogrão é defendida por setores do agronegócio como alternativa para ampliar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste pelos portos do Arco Norte. O projeto prevê aproximadamente 933 quilômetros de extensão e orçamento estimado em R\$ 28 bilhões.



O governo federal estima que a ferrovia poderá reduzir em cerca de R\$ 7,9 bilhões por ano os custos relacionados a perdas logísticas e evitar a emissão de aproximadamente 3,4 milhões de toneladas de dióxido de carbono por ano ao longo dos 69 anos previstos para a concessão.

O ministro dos Transportes, George Santoro, afirmou nesta quinta-feira que a expectativa do governo é realizar o leilão da Ferrogrão no segundo semestre deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

TRANSPORTES – FERROVIAS - SÃO PAULO VOLTA A TER TREM PARA SOROCABA APÓS QUASE 30 ANOS DE ESPERA

Projeto prevê investimento de R\$ 10,5 bilhões em parceria público-privada e promete ligar as duas cidades em até uma hora

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

O estado de São Paulo deu um passo concreto para encerrar quase três décadas sem transporte ferroviário de passageiros entre a capital e Sorocaba. No dia 4 de maio, a Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI) apresentou a proposta formal do Trem Intercidades (TIC) Eixo Oeste, que vai religar as duas cidades por trilhos pela primeira vez desde 1998.

O projeto prevê investimento de R\$ 10,5 bilhões, 88,7 quilômetros de extensão e a promessa de fazer o percurso em no máximo uma hora, menos da metade do tempo atual de ônibus pelas rodovias Castello Branco e Raposo Tavares.

A última composição de passageiros entre São Paulo e Sorocaba circulou quando os trens de longo percurso pararam de operar pela linha da antiga Estrada de Ferro Sorocabana (EFS). Na época, a viagem durava três horas, em razão das muitas paradas.

Desde então, o transporte entre as duas cidades passou a depender quase que exclusivamente das rodovias, onde o tempo médio de viagem de ônibus é de duas horas. Para quem vai de carro, o cenário não é diferente: as duas principais vias que ligam a região metropolitana de Sorocaba à capital estão entre as mais congestionadas do interior paulista.

“O projeto pretende resolver um gargalo de trânsito que a população de Sorocaba enfrenta todos os dias, sobretudo quem trabalha ou estuda em São Paulo ou vice-versa. As rodovias Castello Branco e Raposo Tavares são estruturalmente complicadas. Então, o TIC é inadiável”, afirmou o diretor da Companhia Paulista de Parcerias da SPI, Augusto Almudin.

O TIC Eixo Oeste terá dois tipos de serviço operando simultaneamente. O trem expresso fará o percurso direto entre as estações de São Paulo e Sorocaba, sem paradas intermediárias. Já o trem parador fará pausas em Carapicuíba, Amador Bueno e São Roque, com viagens a cada 15 minutos nos dias úteis. O serviço expresso terá uma viagem por hora. A integração com o transporte metropolitano ocorre em pontos estratégicos como Água Branca, Carapicuíba e Amador Bueno.

A tarifa adotada será quilométrica, proporcional ao trecho percorrido pelo passageiro. O teto estabelecido é de R\$ 45 para quem fizer o trajeto completo entre Sorocaba e São Paulo — valor apresentado pelo governo como competitivo em relação ao preço da passagem de ônibus.

“Quem faz um trecho intermediário paga pelo trecho”, explicou Almudin. A estimativa do governo é atender 50,2 mil passageiros por dia útil até 2050.

Em Sorocaba, o projeto ainda prevê uma conexão com o futuro Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), iniciativa do próprio governo estadual que deve ter 25 quilômetros ligando as zonas leste e oeste da cidade, com 13 estações planejadas. O leilão desse ramal local deve ocorrer em 2028.

Novo traçado

A ferrovia seguirá, sempre que possível, o leito da antiga Estrada de Ferro Sorocabana. A faixa de domínio da antiga linha, em sua maioria livre e desimpedida, será aproveitada como base. Trilhos, dormentes e rede aérea, porém, precisarão ser completamente refeitos. Alguns trechos do traçado original também terão de ser retificados para que o tempo de viagem de uma hora seja cumprido.

“Não dá para utilizar 100% da antiga Estrada de Ferro Sorocabana porque ela é muito sinuosa. Para cumprir o tempo de viagem de uma hora, será preciso retificar alguns trechos do traçado anterior”, explicou Almudin. O projeto prevê ainda a compra de 15 novos trens como parte da infraestrutura a ser implantada.

A estrutura de financiamento adotada será uma Parceria Público-Privada (PPP) com prazo de 30 anos, combinando recursos privados e públicos. O edital de licitação deve ser lançado ainda em 2026. O leilão e a assinatura do contrato estão previstos para 2027.

Licitação

Para viabilizar o projeto, o governo paulista adotará o chamado diálogo competitivo — modalidade de licitação inédita no Brasil, inspirada em diretivas europeias de contratação pública.

O mecanismo funciona com os investidores e empresas sendo ouvidos antes do lançamento do edital definitivo, porém, a modalidade ainda precisa passar pelos conselhos dos programas de parcerias e desestatização do governo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO PIAUÍ ESTUDA ROTAS DE CABOTAGEM PARA INTEGRAR PORTO A TERMINAIS

Parceria prevê análise de viabilidade econômica e operacional para conectar o Porto de Luís Correia a outros terminais marítimos do Brasil

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



As análises serão realizadas de forma conjunta pelas equipes técnicas das duas companhias, que irão examinar a viabilidade operacional e econômica das futuras conexões

A Companhia Porto Piauí firmou um Memorando de Entendimento (MoU) com a SC Portos Operações Portuárias com o objetivo de estudar a

criação de novas rotas de cabotagem ligando o Porto de Luís Correia a outros portos brasileiros.

As análises serão realizadas de forma conjunta pelas equipes técnicas das duas companhias, que irão examinar a viabilidade operacional e econômica das futuras conexões. Entre os fatores avaliados estão os custos envolvidos nas operações, os formatos logísticos mais adequados e a capacidade de movimentação de mercadorias destinadas ao mercado do Piauí.

Uma das propostas em estudo prevê a ligação entre o litoral piauiense e Santa Catarina, oferecendo uma nova alternativa para o transporte e distribuição de produtos entre diferentes regiões.

O entendimento firmado também inclui o compartilhamento de informações estratégicas e a indicação de representantes responsáveis por coordenar pesquisas e ações voltadas ao aprimoramento das operações do Porto Piauí, além da elaboração de futuros projetos de infraestrutura.

Segundo a Companhia Porto Piauí, a iniciativa integra a estratégia de ampliar a participação do litoral do estado nas principais rotas marítimas nacionais. A proposta é criar soluções logísticas mais competitivas para empresas piauienses e facilitar o envio da produção local aos grandes mercados consumidores do Brasil.

O projeto também segue as diretrizes do programa federal BR do Mar, que busca incentivar a cabotagem no país, ampliar a navegação entre portos brasileiros, reduzir despesas logísticas e estimular o aproveitamento da infraestrutura portuária já existente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/05/2026

BRASIL EXPORT – CALENDÁRIO BRASIL EXPORT - 2026



**CALENDÁRIO
BRIL EXPORT
2026**

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO

| | | |
|---|--|--|
| ✓ 5 DE MARÇO Pernambuco Export Recife, PE | ✓ 27 E 28 ABRIL Rio de Janeiro Export Rio de Janeiro, RJ | 23 E 24 JULHO Centro-Oeste Export Rio Verde, CO |
| ✓ 19 E 20 MARÇO Norte Export Manaus, AM | ✓ 14 E 15 MAIO Mercosul Export Buenos Aires, Argentina  | 13 E 14 AGOSTO Sudeste Export Vitória, ES |
| ✓ 9 E 10 ABRIL Bahia Export Salvador, BA | 28 E 29 MAIO Santos Export Guarujá, SP | 17 E 18 SETEMBRO Sul Export Foz do Iguaçu, PR |
| ✓ 23 ABRIL Meeting Brasil-Japão São Paulo, SP | 8 E 9 JUNHO Nordeste Export Maceió, AL | 6 A 8 OUTUBRO Fórum Nacional Brasil Export Infraestrutura Minas e Energia Brasília, DF |
| | | 1 A 6 NOVEMBRO Missão Internacional do Brasil Export Japão  |

Discussindo ideias e apontando caminhos, no Brasil e no mundo.
www.forumbrasilexport.com.br

GRUPO **BRIL EXPORT**

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - TCU LIBERA CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORT

Projeto aprovado com ressalvas prevê investimentos de R\$ 300 milhões e leilão no segundo semestre deste ano

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

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, com ressalvas, o projeto de concessão do canal de acesso ao complexo portuário de Itajaí (SC). O contrato prevê prazo de 25 anos e investimentos estimados em cerca de R\$ 300 milhões. Com a conclusão da etapa de análise, a expectativa do Governo Federal é realizar o leilão no segundo semestre deste ano.

Este é o segundo modelo de concessão de canal de acesso proposto pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O primeiro foi aplicado ao canal aquaviário do Porto de Paranaguá (PR). A iniciativa busca garantir a continuidade das atividades de dragagem e ampliar a profundidade do canal, dos atuais 13,5 metros para 16 metros.



Embora tenha afastado irregularidades, o TCU determinou ajustes técnicos na modelagem jurídica e econômica do projeto em Itajaí, a serem realizados pelo MPor e pela Antaq

A decisão foi tomada em sessão plenária realizada na última terça-feira (19), sob relatoria do ministro Walton Alencar Rodrigues. Embora tenha afastado irregularidades que impeçam o avanço da concessão, o TCU determinou ajustes técnicos na modelagem jurídica e econômica do projeto, a serem realizados pelo MPor e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Entre as exigências estão a revisão dos cálculos de dragagem, ajustes na cláusula de compartilhamento de riscos e a correção de inconsistências nos estudos de viabilidade. O tribunal também determinou que a Antaq publique versões atualizadas dos estudos técnicos e jurídicos antes do lançamento do edital.

O modelo de disputa foi mantido, com julgamento em duas etapas: inicialmente, vence a proposta com maior desconto sobre a tarifa de referência; se necessário, a definição ocorrerá pelo maior valor de outorga fixa.

A modelagem prevê investimentos de aproximadamente R\$ 283 milhões nos quatro primeiros anos do contrato. Na fase inicial, estão previstas obras de alargamento do canal, retirada de obstáculos e implantação de sistema de monitoramento do tráfego de embarcações. Na segunda etapa, haverá aprofundamento do canal e readequação do molhe de Navegantes, permitindo a operação de navios de maior porte.

Preocupações

Em seu voto, o relator destacou os impactos das limitações operacionais do canal, que atualmente restringem a entrada de embarcações maiores nos terminais da região. Segundo ele, a concessão é fundamental para evitar perda de competitividade, já que a gestão pública enfrenta dificuldades para manter o calado operacional.

A dragagem de manutenção do rio Itajaí-Açu chegou a ser interrompida, sendo retomada apenas em abril por meio de contrato emergencial. Recentemente, a Marinha do Brasil, por meio da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, impôs restrições de calado devido à presença de lama fluida no canal.

De acordo com a Superintendência do Porto de Itajaí, os trabalhos de dragagem para dispersão desse material estão em fase final. Atualmente, conforme medições da praticagem local, o canal opera com calado de 13,5 metros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PARANAGUÁ COMEÇA NOVA CAMPANHA DE DRAGAGEM NO CANAL AQUAVIÁRIO

Serviços seguem até junho para garantir profundidade operacional e condições seguras de navegação no porto

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A Portos do Paraná deu início nesta semana a campanha de dragagem de manutenção do Porto de Paranaguá. Iniciada no final de abril, os serviços estão sendo realizados pela draga Vox Amália, da empresa Van Oord. Segundo a Autoridade Portuária, a campanha de dragagem deve ser concluída até o fim de junho.

A Portos do Paraná também informa que a dragagem de manutenção garante as condições adequadas para a navegação do canal, já que ocorre um acúmulo de sedimentos ao longo do tempo no fundo do canal, reduzindo a profundidade disponível para a passagem das embarcações.

Em conformidade com o contrato firmado, os serviços visam garantir o calado operacional do principal porto do estado, na medição de 13,3 metros.

A dragagem começa com a realização da batimetria, método utilizado para medir a profundidade das áreas submersas e mapear o relevo do canal. O processo é essencial para determinar o volume exato de sedimentos que precisa ser removido em cada trecho do canal aquaviário.

A Autoridade Portuária informou que a draga opera 24 horas por dia, e todos os ciclos são realizados em conformidade com as normas ambientais. Durante a operação, são removidos os sedimentos acumulados no trecho que se estende desde a entrada do Canal de Paranaguá até a baía de evolução de Antonina.

A Vox Amália é uma draga de bandeira holandesa do tipo Hopper, com capacidade de até 18 mil metros cúbicos. “A draga retira os sedimentos acumulados, que são transportados para a cisterna interna e, ao fim do ciclo, o material é despejado em uma área segura”, destacou o coordenador de Infraestrutura e Acostagem da Portos do Paraná, Jonathan Evangelista Ferreira.

A campanha é executada pelo Consórcio Itiberê Dragagem, mantido pela Portos do Paraná, e segue as exigências previstas na janela ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - DP WORLD RECEBE NOVOS EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS NO PORTO DE SANTOS

Terminal recebeu 15 novos ITVs e três Reach Stackers que serão utilizados na movimentação de contêineres

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A DP World recebeu nesta semana 15 novos ITVs (Internal Terminal Vehicles) e três Reach Stackers que passarão a ser utilizados no terminal da companhia, localizado no Porto de Santos (SP). A frota, totalmente elétrica e em linha com as práticas de descarbonização do Grupo DP World em todo o mundo, faz parte do cronograma de expansão do terminal que prevê atingir emissões líquidas zero até 2050.

Com a aquisição, a companhia se torna o primeiro terminal do Porto de Santos a operar Reach Stackers 100% elétricas e uma das primeiras da DP World nas Américas a adotar esse tipo de tecnologia. Já os ITVs seguem o padrão de eletrificação adotado globalmente pela DP World.

Segundo a companhia, considerando padrões internacionais de operação portuária, os 15 veículos elétricos podem evitar a emissão de mais de 500 toneladas de CO2 por ano em comparação aos modelos tradicionais movidos a diesel.

A chegada dos novos equipamentos integra uma agenda mais ampla de investimentos da DP World no Brasil, voltada à expansão da capacidade logística, modernização da infraestrutura e fortalecimento da conectividade multimodal. Atualmente, a companhia investe mais de R\$ 2 bilhões na expansão das operações de contêineres do terminal de Santos, com o objetivo de elevar sua capacidade operacional para 1,7 milhão de TEU até 2026 e 2,1 milhões de TEU até 2028.



“Estamos avançando de forma consistente na transformação das operações portuárias em direção a um modelo cada vez mais eficiente e sustentável. Seguimos acelerando nossos investimentos no Brasil, com foco em inovação, segurança, eficiência operacional e redução de emissões, reforçando o papel estratégico da DP World no comércio global”, afirmou Fabio Siccherino, CEO da DP World Brasil.

Os equipamentos adquiridos são utilizados para movimentação e empilhamento de contêineres nos terminais portuários. Diferentemente dos modelos movidos a diesel, as versões elétricas reduzem significativamente as emissões de carbono e o ruído operacional, além de oferecerem maior eficiência energética e ganhos em manutenção e desempenho operacional.

Descarbonização

Entre os principais marcos da estratégia de descarbonização da empresa está também a eletrificação integral da frota de RTGs (Rubber Tyred Gantry Cranes) do terminal no Porto de Santos. O projeto recebeu investimentos superiores a R\$ 100 milhões e contemplou a conversão de 22 equipamentos movidos a combustível fóssil para energia elétrica, reduzindo significativamente a pegada de carbono da operação.

A DP World informou que, nos próximos meses, estão previstos a chegada de novos equipamentos, totalizando quatro novos portêineres e 15 novos RTGs, com o primeiro lote previsto para chegar ao terminal no mês de agosto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - ESTIVADORES FAZEM GREVE NACIONAL CONTRA MUDANÇAS NA LEI DOS PORTOS

Categoria protesta contra o PL 733/2025, que prevê mudanças no marco legal do setor e pode afetar a exclusividade dos trabalhadores avulsos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Os estivadores do Porto de Santos iniciaram, nesta quarta-feira (20), uma greve nacional com duração de 12 horas em protesto contra o Projeto de Lei (PL) 733/2025, que prevê a revisão da atual Lei dos Portos. A principal preocupação da categoria é a possibilidade de perda da exclusividade dos trabalhadores avulsos nas operações portuárias.

A paralisação foi aprovada durante reunião do Conselho da Federação Nacional dos Estivadores (FNE). Aderiram ao movimento trabalhadores representados pelo Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva).

Além da mobilização desta quarta-feira, uma nova paralisação já está prevista para o dia 3 de junho, desta vez com duração de 24 horas, caso as reivindicações do setor não avancem nas negociações.

Fonte: BE NEWS – BRÁSIL EXPORT
Data: 22/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PRIMEIRA CARGA DA PONTE SALVADOR-ITAPARICA CHEGA À BAHIA

Navio MSC Savona descarregou cerca de 800 toneladas de materiais no Porto de Salvador para as etapas iniciais da obra

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O navio porta-contêineres MSC Savona atracou no Porto de Salvador na segunda-feira (18), transportando 44 contêineres com aproximadamente 800 toneladas de equipamentos destinados às etapas iniciais da construção da Ponte Salvador-Itaparica.

A operação de atracação contou com o apoio de quatro rebocadores e uma equipe especializada de praticagem, responsável pela condução segura da embarcação até o Cais Santa Dulce, no Terminal de Contêineres (Tecon).

Com 365,82 metros de comprimento e bandeira da Sibéria, o navio percorreu cerca de 17 mil quilômetros até chegar à capital baiana. Após o desembarque, os equipamentos seguirão por transporte terrestre até os canteiros de obras localizados em Vera Cruz e em São Roque do Paraguaçu, no município de Maragogipe.

Na terça-feira (19), o governador da Bahia acompanhou a movimentação da carga no porto e destacou a operação logística e a capacidade da estrutura portuária de Salvador para receber embarcações de grande porte e diferentes tipos de carga. Segundo ele, além dos equipamentos destinados à ponte, o navio também transportou materiais de outras empresas com destino à Bahia ou a outras localidades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - ACELEN FECHA FINANCIAMENTO DE R\$ 7,5 BI PARA BIORREFINARIA

Projeto na Bahia deve posicionar o Brasil entre os principais polos globais de combustíveis sustentáveis

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



A expectativa é de que a planta tenha capacidade de produzir até 1 bilhão de litros de biocombustíveis por ano.

A Acelen Renováveis anunciou nesta quinta-feira (21) a conclusão do financiamento de US\$ 1,5 bilhão (R\$ 7,5 bilhões) para a construção de uma biorrefinaria na Bahia. O empreendimento, com investimento total estimado em US\$ 3 bilhões (R\$ 15 bilhões), prevê a produção de diesel renovável e combustível sustentável de aviação (SAF) a partir de 2029.

Segundo a companhia, o projeto deve posicionar o Brasil entre os principais polos globais de combustíveis sustentáveis, além de contribuir para a segurança energética e a descarbonização dos setores de transporte pesado e aviação.

Controlada pelo fundo Mubadala Capital, a Acelen opera a Refinaria de Mataripe, na Bahia, adquirida da Petrobras em 2021. A unidade onde será construída a biorrefinaria fica em São Francisco do Conde, na região metropolitana de Salvador.

A expectativa é de que a planta tenha capacidade de produzir até 1 bilhão de litros de biocombustíveis por ano. Para isso, serão utilizadas matérias-primas como óleo de soja e macaúba, cultura nativa com potencial para a produção de combustíveis avançados.

O projeto também prevê o cultivo em 144 mil hectares de áreas degradadas, sendo 20% destinados a parcerias com agricultura familiar e pequenos produtores. De acordo com a empresa, a iniciativa busca integrar regeneração ambiental, inclusão social e práticas de baixo carbono.

Empregos

Durante a fase de obras, a estimativa é de geração de cerca de 3,6 mil empregos diretos e indiretos. O financiamento reúne dez instituições financeiras, incluindo bancos nacionais, internacionais e organismos de fomento.



A empresa informou ainda que aproximadamente 90% da produção futura já está comprometida por meio de contratos. O SAF é considerado estratégico para reduzir as emissões do setor aéreo, enquanto o diesel renovável desponta como alternativa ao combustível fóssil no transporte de cargas.

O projeto ocorre em meio às negociações entre Petrobras e Mubadala sobre a possível recompra da Refinaria de Mataripe, tema que vem sendo acompanhado de perto pelo governo federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - ETANOL REGISTRA A MAIOR QUEDA DE PREÇO

Com o avanço da safra de cana-de-açúcar, combustível é mais vantajoso que a gasolina

Do Estádio Conteúdo

O etanol hidratado registrou a queda mais intensa entre os combustíveis na segunda semana de maio, atingindo o menor nível do ano, com o avanço da safra de cana-de-açúcar no Centro-Sul e o aumento da oferta no mercado interno, segundo o Monitor de Preços de Combustíveis da Veloe, elaborado com apoio técnico da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe).

Na comparação com a última semana de abril, o litro do etanol recuou 3,83% e passou a R\$ 4,48 na média nacional, se tornando mais vantajoso para o motorista do que a gasolina. Já em relação ao pico de preço atingido em meados de abril, quando estava em R\$ 4,82 por litro, a queda foi de 7%, informou a Veloe.

Enquanto gasolina e diesel S-10 passaram por uma acomodação parcial após as altas registradas entre o fim de março e o início de abril, o etanol aprofundou o movimento de queda iniciado ainda na segunda semana de abril, reforçando a influência da maior oferta do biocombustível sobre os preços.

Também na comparação com a última semana de abril, a gasolina comum e o diesel S-10 apresentaram reduções mais moderadas, de 0,27% e 1,27%, para R\$ 6,76 e R\$ 7,21 por litro, respectivamente enquanto esses combustíveis mostraram acomodação parcial após altas entre o fim de março e o início de abril, o etanol aprofundou a queda iniciada ainda na segunda semana de abril.

A baixa também melhorou a atratividade do etanol frente à gasolina. A relação entre os preços caiu de 71,7% no fim de abril para 69,7% na segunda semana de maio, abaixo da referência de 70% usada como parâmetro aproximado para veículos flex, o que sugere pequena vantagem econômica do biocombustível na média nacional.

Entre os estados, as cinco maiores quedas em termos absolutos foram registradas em Goiás (-4,9%), Distrito Federal (-4,6%), São Paulo (-4,7%), Minas Gerais (-4,2%) e Mato Grosso (-4,1%), reforçando o impacto da safra no Centro-Sul. “O mercado acompanha a evolução da moagem, além de fatores como petróleo, câmbio e o mix das usinas entre açúcar e etanol”, informou a Veloe.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

ENERGIA - ANEEL APROVA USINAS TÉRMICAS E HOMOLOGA LEILÃO DE RESERVA

Decisão da diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica foi unânime. Certame é alvo de disputa judicial

Do Estádio Conteúdo

A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou nesta quinta-feira, 21, a homologação dos produtos de 2026 do leilão de reserva de capacidade, que abrange usinas termelétricas. A formalização abrange 13 unidades geradoras de diferentes companhias: Companhia Energética de Petrolina (Petrolina), Usina Xavantes S.A. (Xavantes Aruanã), Petróleo Brasileiro S.A. (Canoas Diesel), Eneva S.A (Luiz Oscar Rodrigues de Melo), Eneva S.A (Povoação 1), Eneva S.A

(Viana 1), J&F S.A. (CT Santa Cruz), Petróleo Brasileiro S.A. (Juiz de Fora), Petróleo Brasileiro S.A. (Nova Piratininga), Petróleo Brasileiro S.A. (Seropédica), Petróleo Brasileiro S.A. (Termobahia), UTE Paulínia Verde Ltda. (Paulínia Verde) e Usina Termelétrica Norte Fluminense S.A. (EDF Norte Fluminense).



A diretoria da Aneel leva em conta a presunção de legitimidade dos atos administrativos do leilão de reserva, já que, até agora, a Justiça não viu irregularidades

Até agora, a Justiça Federal não observou argumento suficiente para suspender o processo de formalização do leilão de reserva.

Na visão do procurador da Aneel, Eduardo Ramalho, continua a presunção de legitimidade dos atos administrativos. Ele argumentou que o Poder Judiciário não reconheceu, até o momento, “nenhum fato que pudesse desabonar essa presunção de legitimidade”.

O voto do diretor Fernando Mosna incluiu dispositivo para oficiar o Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a decisão. Os produtos com entrega para os próximos anos terão homologação votada em outra data, dentro do cronograma previsto em edital.

Cautelar

A Justiça Federal negou na quarta-feira a concessão de medida cautelar para suspender o processo de homologação do leilão, realizado em março.

A 6ª Vara Federal Cível de Brasília manteve o indeferimento do pedido de tutela de urgência sobre a questão. Na decisão, foi mencionado que as manifestações da União e da 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

ENERGIA - DIRETOR RELATA “EXCELENTE REUNIÃO” COM TCU

O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa, relatou nesta quinta-feira, 21, que houve uma “excelente reunião” com o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Jorge Oliveira, relator do processo de acompanhamento do leilão de reserva de capacidade. O encontro ocorreu na quarta-feira, com a presença do diretor-geral.

Na última terça-feira, o ministro da Corte de Contas determinou que a Aneel res ponda, em cinco dias úteis, sobre eventuais irregularidades apontadas no leilão de reserva de capacidade realizado em março deste ano. O ministro não atendeu o pedido de suspensão parcial da homologação do certame, previamente recomendado pela área técnica.

Sandoval declarou que na conversa com o representante do Tribunal foi esclarecido que os questionamentos sobre possíveis irregularidades no certame não dizem respeito à atuação da Aneel. Esse também será o teor central da resposta que a Agência enviará à Corte no prazo de 5 dias úteis. O prazo começou a contar a partir do último dia 19, da data da ciência.

“O leilão correu bem e o resultado é produto das premissas do leilão”, disse Sandoval. Ele também argumentou que haveria uma situação “muito complexa” em caso de paralisia ou revogação do certame. “Então, a Aneel eventualmente paralisaria o leilão e faria o que com o suprimento?”, questionou.

É reconhecido entre os técnicos do governo a urgência da contratação para o Sistema Interligado Nacional (SNI), com entrega prevista já para este ano. O primeiro ponto de alerta é a hipótese de contratação emergencial e mais cara na eventualidade de reabertura da fase competitiva.

Há riscos para o sistema elétrico em eventual atraso na disponibilização de potência contratada. Além disso, vários empreendedores, vencedores no leilão, já estão no processo de compra de equipamentos, contratação de empresas de engenharia e financiamento em geral.

A homologação dos produtos foi o reconhecimento da regularidade do procedimento licitatório. Já a adjudicação atribui às proponentes vencedoras o objeto do certame, da habilitação e da regulamentação aplicável.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 22/05/2026

AGRONEGÓCIO - CAFÉ VÊ AVANÇO DO PROTECIONISMO E PRESSÃO REGULATÓRIA GLOBAL

Seminário em Santos expõe preocupações do setor com legislação ambiental da União Europeia e tarifas dos Estados Unidos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Para os especialistas, embora o avanço do protecionismo global imponha novas barreiras, o setor cafeeiro brasileiro está preparado para responder às exigências internacionais

As incertezas regulatórias provocadas pela iminente entrada em vigor da legislação antidesmatamento da União Europeia (EUDR, na sigla em inglês), prevista para o fim deste ano, e o cenário de imprevisibilidade criado pelas tarifas alfandegárias norte-americanas dominaram os debates da manhã desta quinta-feira (21), no encerramento do XXV Seminário Internacional do Café, no Santos Convention Center. Especialistas afirmaram que, embora o avanço do protecionismo global imponha novas barreiras comerciais, o setor cafeeiro brasileiro aparece entre os mais preparados para responder às exigências internacionais.

Mediador do painel “Regulação”, o CEO do Cecafé, Marcos Matos, destacou distorções da nova regra europeia, sobretudo pelo fato de a legislação não diferenciar florestas nativas de áreas plantadas. “Temos propriedades com florestas comerciais de eucalipto, por exemplo, o que já traz um risco de interpretação pela União Europeia. Além disso, o café solúvel ainda não entrou na lista de exceções da moratória, o que exige atenção”, afirmou.

O secretário-adjunto de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), Augusto Luís Billi, criticou o caráter unilateral da medida e afirmou que os europeus têm dificuldade para compreender a realidade da agricultura brasileira.

“Já falamos para eles sobre a dificuldade de implementação da EUDR. Aqui, temos nosso Código Florestal brasileiro, que é mais rígido. Para nós, ele é justo. Agora, vou exigir que só exportem para cá países que obedeçam a nossa regra? Isso é colonialismo”, disse.



Segundo Billi, o governo federal tem ajustado a comunicação com a União Europeia para demonstrar que o modelo agrícola brasileiro não pode ser comparado diretamente ao europeu. Apesar das críticas, ele afirmou que o Brasil está entre os países mais preparados para atender às novas exigências regulatórias.

O cenário de adaptação prática foi reforçado pelo gerente sênior de Relacionamento e Comércio de Café da Rainforest Alliance, Kevin Lardner. Segundo ele, o cruzamento de geodados avançou rapidamente e permitiu que 70% dos detentores de certificados da entidade no Brasil já estejam alinhados aos critérios da EUDR. “Nossa expectativa é que o percentual cresça”, afirmou.

O painel também abordou os impactos da política comercial dos Estados Unidos. O presidente e CEO da National Coffee Association of USA (NCA), Bill Murray, afirmou que o governo Donald Trump enxerga as tarifas de importação como instrumento central da política econômica.

Segundo ele, embora a Suprema Corte norte-americana tenha considerado ilegais as primeiras tarifas lineares de 50%, permanece em vigor uma taxa geral de 10%, válida até julho, enquanto o governo articula um novo pacote tributário.

“No futuro, estaremos em dificuldade por causa das tarifas, que atendem aos interesses do Trump. Não há garantia para o futuro”, advertiu Murray, ao comentar o ambiente de incerteza para o comércio global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/05/2026

AGRONEGÓCIO - DIRETOR-EXECUTIVO DO CENTRONAVE ALERTA PARA DEFASAGEM DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O economista, professor e imortal da Academia Brasileira de Letras (ABL), Eduardo Giannetti afirmou nesta quinta-feira (21), durante palestra no XXV Seminário Internacional do Café, que o enfraquecimento da hiperglobalização pode abrir oportunidades para o Brasil no comércio internacional.

Na palestra “Geopolítica - O Fim da Hiperglobalização e o Brasil”, Giannetti avaliou que crises sucessivas, como a turbulência financeira de 2008, os gargalos logísticos da pandemia de Covid-19 e o avanço do protecionismo nos Estados Unidos alteraram os critérios de decisão de governos e grandes corporações.

Segundo ele, segurança no abastecimento, diversificação de fornecedores e estabilidade diplomática ganharam peso estratégico nas relações comerciais.

Giannetti afirmou que o Brasil reúne características valorizadas no atual cenário internacional por não possuir conflitos regionais relevantes e manter relações diplomáticas com diferentes blocos econômicos.

O economista também destacou ativos considerados estratégicos para os próximos anos, como a matriz de energia limpa, o potencial de geração solar, as reservas de minerais críticos e a posição consolidada do país como potência alimentar.

“Hoje, o mundo está a favor do Brasil. Viramos a página desta ridícula polarização, que não nos leva a nada. O Brasil representa 3% do PIB mundial. Nossas exportações, 1%. Podemos mudar a lógica”, afirmou.

Ao comentar o futuro do agronegócio, Giannetti defendeu maior agregação de valor às exportações brasileiras. “No café, vamos vender menos in natura e mais industrializados”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/05/2026

BRASIL EXPORT - DIVERSIDADE ENTRA NA PAUTA DO SETOR DE INFRAESTRUTURA NO SANTOS EXPORT

Painel do fórum discutirá inclusão, formação profissional e ampliação da participação de grupos sub-representados

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



O debate também deve tratar de políticas corporativas de inclusão, formação profissional, desenvolvimento de lideranças e criação de ambientes mais diversos em empresas do setor

A diversidade e a inclusão no setor de infraestrutura 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, representantes do setor portuário e especialistas em logística, transporte e infraestrutura para discutir desafios ligados ao desenvolvimento do Porto de Santos e de sua cadeia de negócios.

O painel “Diversidade e inclusão no setor de infraestrutura” está marcado para as 14h30 do dia 28 de maio e deverá abordar os avanços, desafios e iniciativas voltadas à ampliação da participação de mulheres, pessoas negras, profissionais LGBTQIA+ e demais grupos historicamente sub-representados em áreas tradicionalmente ligadas à infraestrutura e à logística.

O debate também deve tratar de políticas corporativas de inclusão, formação profissional, desenvolvimento de lideranças e criação de ambientes mais diversos em empresas do setor portuário, de transporte e de engenharia. A discussão ocorre em um momento em que temas ligados à agenda ESG vêm ganhando espaço nas estratégias empresariais e nos projetos de infraestrutura.

Ao longo dos últimos anos, companhias ligadas ao setor logístico e portuário passaram a ampliar programas de diversidade, inclusão e qualificação profissional, diante da demanda crescente por ambientes corporativos mais plurais e alinhados às transformações do mercado de trabalho.

A programação do Santos Export começa na manhã do dia 28 com o painel “O futuro do maior complexo portuário da América Latina | Tecon 10 e expansão das operações portuárias”, voltado aos desafios relacionados ao crescimento da movimentação de cargas no Porto de Santos.

Ainda no primeiro dia, o fórum terá debates sobre o papel do Aeroporto do Guarujá na mobilidade da Baixada Santista, desenvolvimento de negócios ligados ao Porto de Santos e estabilidade regulatória no setor de infraestrutura de transportes, dentro da programação do InfraJur.

No dia 29, a agenda inclui painéis sobre descarbonização no transporte terrestre, transição energética, ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista e demandas do setor produtivo para aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo.

O Santos Export integra o calendário nacional de fóruns promovidos pelo Grupo Brasil Export, voltados à discussão de temas ligados à infraestrutura, logística, transportes, energia, mineração e desenvolvimento econômico.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/05/2026

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 Me-deiros, 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: 22/05/2026

FINANÇAS - DESENROLA TEM MAIS DE 449 MIL OPERAÇÕES QUITADAS À VISTA

De acordo com informações divulgadas pelo Ministério da Fazenda, desconto médio para os beneficiários foi de 85%

Do Estadão Conteúdo



O ministro da Fazenda Dario Durigan informou que, considerando as dívidas quitadas à vista e as refinanciadas, foram renegociadas 1.134 500 operações Desenrola Famílias

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, anunciou nesta quinta-feira, 21, que mais de 449 mil operações foram quitadas à vista no âmbito do Novo Desenrola, com desconto, na média, de 85%. As dívidas, que totalizavam R\$ 1 bilhão, foram atualizadas para um

volume já quitado de R\$ 154 milhões.

Durigan fez nesta quinta-feira um primeiro balanço de dados do novo programa de renegociação de dívidas, recolhidos até 14 de maio. “Os dados são muito positivos. As pessoas já estão saindo do endividamento”, disse Durigan.

Ele disse que há uma mobilização de 90 dias do programa Desenrola, com um esforço nacional para que as dívidas das famílias sejam renegociadas.

No caso das operações refinanciadas, foram renegociadas 685,5 mil operações, também com desconto médio de 85%. Nesse caso, a dívida anterior, que era de R\$ 9 bilhões, foi refinanciada -



agora em parcelas com garantia do Fundo Garantidor de Operações (FGO) e juros limitados a 1,99% ao ano o montante de R\$ 1,3 bilhão.

No total do Desenrola Famílias - considerando as dívidas quitadas à vista e as refinanciadas - foram renegociadas 1.134 500 operações. O valor original das dívidas somava R\$ 10 bilhões.

Ainda dentro do Desenrola Famílias, foi ultrapassada a marca de 1 milhão de CPFs beneficiados.

Demais modalidades

No âmbito do Desenrola Fies, voltado a estudantes com contratos do Fundo de Financiamento Estudantil (Fies), até o dia 19 de maio, foram renegociados mais de 34 mil contratos. O valor original dessas operações era de R\$ 2,04 bilhões. Houve desconto médio de 80% que levou as operações refinanciadas a totalizarem R\$ 410 milhões.

No Desenrola voltado a pequenas empresas, os ajustes feitos no Programa Nacional de Apoio a Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) levaram a 31,5 mil operações, garantindo R\$ 5,1 bilhões de crédito novo para as empresas. Na comparação dessas últimas semanas com o mês de abril - antes do Desenrola -, houve um crescimento de contratações diárias de 174%.

No Procred, foram feitas mais de 9,7 mil novas operações para os MEIs desde o anúncio do programa, no valor total de R\$ 400 milhões. Houve crescimento de contratações diárias de 164%, com uma média de 1.078 operações.

“São dados muito positivos. Nós, em poucos dias, já estamos beneficiando mais de um milhão de pessoas, um milhão de famílias brasileiras que passam a ter uma condição de crédito melhor”, continuou Durigan. “Lembrando que as dívidas não aumentaram nos últimos tempos, o que aumentou foi o serviço da dívida e, portanto, trabalhar na linha do que foi feito no primeiro Desenrola e agora para mitigar esse efeito do serviço da dívida nas famílias é algo muito satisfatório para a gente.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE QUEDA, AINDA NA CASA DOS R\$ 5

Em sintonia com o ambiente externo, a divisa encerrou o dia cotada a R\$ 5,0012 (-0,04%)

Do Estadão Conteúdo

O dólar perdeu força ao longo da tarde desta quinta- -feira, 21, com a diminuição da aversão global ao risco, após informações de que Estados Unidos e Irã estariam perto de um acordo de paz, e flertou com o fechamento abaixo da marca de R\$ 5,00 pela primeira vez em dois pregões.

Depois de tocar mínima a R\$ 4,9833, a moeda norte-americana recuperou parte do fôlego na última hora de negócios, em sintonia com o ambiente externo, e encerrou o dia cotada a R\$ 5,0012, em baixa de 0,04%. A divisa apresenta queda de 1,31% na semana, mas ainda sobe 0,98% em maio, após desvalorização de 4,36% em abril. No ano, as perdas são de 8,89%.

Referência do comportamento do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes, o índice DXY operou em leve alta à tarde, na casa dos 99,100 pontos, após máxima aos 99,515 pontos pela manhã. O euro segue na berlinda diante de sinais de perda de força da atividade na região, que é mais exposta ao choque dos preços de energia.

Ibovespa

O Ibovespa inverteu o sinal e chegou a retomar os 178 mil pontos no período da tarde desta quinta-feira, 21, movido pela notícia de um veículo árabe de que EUA e Irã teriam alcançado entendimento sobre esboço inicial de acordo, mediado pelo Paquistão.

Mas, ainda no meio da etapa vespertina, o índice mostrou fôlego curto que o conduziu apenas a um leve ganho de 0,17%, aos 177.649,86 pontos.

Da mínima à máxima do dia, foi dos 175.805,16 até os 178.546,59, tendo saído de abertura aos 177 351,70 pontos. Foi o segundo ganho encadeado pelo Ibovespa, uma sequência simples mas que não era vista desde as sessões de 5 e 6 de maio, há 15 dias.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - CASO FLÁVIO BOLSONARO ENSINA O QUE NÃO FAZER EM UMA CRISE DE IMAGEM



JOÃO FORTUNATO

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

opinio@portalbenews.com.br

O caso Flávio Bolsonaro expõe como erros básicos de gestão de crise e comunicação pública podem transformar uma controvérsia política em um processo acelerado de desgaste de imagem

Não são apenas as empresas que, muitas vezes, precisam adotar estratégias claras e bem definidas de gestão de crise para preservar sua reputação e garantir a continuidade de seus negócios. Personalidades públicas — artistas, políticos, acadêmicos e influenciadores — também podem enfrentar episódios que afetam profundamente sua imagem perante a Opinião Pública.

Nessas situações, é comum que a figura pública tente reduzir sua exposição midiática temporariamente, buscando diminuir a pressão e reorganizar sua comunicação. A estratégia procura criar tempo para reavaliar posicionamentos e construir respostas mais consistentes. Nem todos, porém, adotam esse caminho.

Esse parece ser o caso do senador Flávio Bolsonaro, do PL/RJ e pré-candidato na corrida para o Palácio do Planalto. Desde o início das revelações envolvendo o chamado “caso Master”, o parlamentar negou conhecer o ex-banqueiro Daniel Vorcaro. Posteriormente, vieram a público áudios divulgados pelo The Intercept e depois pelos demais veículos de imprensa, mostrando conversas telefônicas entre ambos sobre questões financeiras relacionadas, em tese, à produção do filme Dark Horse, obra inspirada na trajetória do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Os valores mencionados nas reportagens — superiores a R\$ 135 milhões — chamaram atenção pela dimensão considerada incomum para os padrões do cinema nacional. Questionado inicialmente, o senador negou a existência da conversa e criticou o jornalista responsável pela pergunta. Mais tarde, diante da divulgação dos áudios, retornou aos microfones para tentar explicar os fatos, mas encontrou dificuldades para sustentar a narrativa inicial.

Sob a ótica profissional da gestão de crise, percebe-se uma sucessão de erros estratégicos elementares. Em situações de alta exposição pública, especialmente envolvendo personagens já associados a episódios controversos – rachadinhas, milícias, mansões, chocolates etc., torna-se indispensável a existência de uma equipe especializada em gerenciamento de crise, preparada para: antecipar cenários; mapear vulnerabilidades; produzir respostas técnicas; reduzir danos reputacionais; alinhar discurso e narrativa.

Antes de negar publicamente qualquer informação, o ideal seria compreender exatamente quais documentos, provas ou registros estavam em posse da imprensa. Somente depois de avaliar o alcance da revelação e definir uma linha de comunicação coerente é que deveria ocorrer o pronunciamento público.

A crise ganhou novas proporções quando o senador admitiu ter visitado Daniel Vorcaro em São Paulo após a prisão do ex-banqueiro. Segundo sua versão, o encontro teria ocorrido para encerrar relações financeiras ligadas ao projeto cinematográfico. A declaração gerou novos questionamentos públicos,

especialmente sobre a necessidade de um encontro presencial com um “personagem tóxico” para a sua imagem pública, diante da existência de meios digitais formais para esse tipo de tratativa.

Do ponto de vista técnico, o caso revela um erro clássico de gestão de crise: respostas fragmentadas, reativas e contraditórias. Em crises reputacionais, versões alteradas sucessivamente tendem a ampliar a desconfiança da Opinião Pública e aumentar o desgaste político.

Outro aspecto importante envolve a ausência de centralização da comunicação entre os envolvidos no projeto. Integrantes da produção do filme inicialmente negaram vínculos financeiros com Vorcaro, mas posteriormente admitiram sua participação como investidor. Esse desencontro de versões enfraqueceu ainda mais a credibilidade dos envolvidos.

Em gestão de crise, uma das primeiras providências recomendadas é reunir todos os atores diretamente ligados ao episódio para levantar integralmente os fatos conhecidos, avaliar riscos futuros e construir uma estratégia única de comunicação. O objetivo não é apenas responder à imprensa, mas evitar contradições públicas que alimentem novas ondas de desgaste.

A imprensa, exercendo seu papel de fiscalização e representação do interesse público, passou então a formular uma série de questionamentos decorrentes das revelações: Qual era exatamente a relação financeira entre os envolvidos? Qual o destino dos recursos mencionados? Por que houve negativas iniciais sobre vínculos posteriormente confirmados? Qual era a estrutura financeira internacional do projeto audiovisual? Existem impactos políticos ou eleitorais decorrentes dessas relações? Em crises dessa natureza, respostas superficiais costumam ser insuficientes. A Opinião Pública tende a exigir explicações coerentes, transparentes e verificáveis.

Outro fator que amplia a tensão é o fato de que as investigações ainda estão em andamento, com análise de materiais eletrônicos apreendidos pelas autoridades. Em situações assim, profissionais de gestão de crise trabalham não apenas com o impacto presente, mas também com cenários futuros e possíveis novas revelações.

Ao final, o caso reforça uma das principais lições da comunicação de crise contemporânea: em ambientes de hiperexposição digital e cobertura jornalística contínua, improvisado, negação precipitada e contradições públicas costumam amplificar o dano reputacional. Transparência estratégica, preparação prévia e alinhamento narrativo seguem sendo pilares fundamentais para qualquer figura pública que enfrente situações de elevada pressão midiática.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

EM GESTÃO DE CRISE, UMA DAS PRIMEIRAS PROVIDÊNCIAS RECOMENDADAS É REUNIR TODOS OS ATORES DIRETAMENTE LIGADOS AO EPISÓDIO PARA LEVANTAR INTEGRALMENTE OS FATOS CONHECIDOS, AVALIAR RISCOS FUTUROS E CONSTRUIR UMA ESTRATÉGIA ÚNICA DE COMUNICAÇÃO. O OBJETIVO NÃO É APENAS RESPONDER À IMPRENSA, MAS EVITAR CONTRADIÇÕES PÚBLICAS QUE ALIMENTEM NOVAS ONDAS DE DESGASTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - O JEANS NO AMBIENTE CORPORATIVO: O QUE ESSA PEÇA COMUNICA SOBRE VOCÊ?



FABÍOLLA DE PAULA

Consultora de imagem pessoal e corporativa.

Especialista em etiqueta & comportamento.

Palestrante e mentora

opinio@portalbenews.com.br

De uniforme de trabalho a símbolo de luxo silencioso e liderança contemporânea, o jeans atravessou séculos, conquistou o universo corporativo e revela uma transformação profunda na forma como desejamos ser percebidos.



No dia 20 de maio, foi celebrado o Dia Mundial do Jeans, uma das peças mais icônicas, democráticas e presentes no guarda-roupa contemporâneo. Poucos itens da moda conseguiram atravessar tantas gerações, culturas e transformações sociais sem perder relevância. O jeans saiu dos campos de mineração, conquistou Hollywood, tornou-se símbolo de rebeldia, juventude e liberdade e hoje ocupa até mesmo os ambientes corporativos mais estratégicos.

E talvez esse seja justamente o maior poder do jeans: sua capacidade de se adaptar ao comportamento humano ao longo do tempo. Criado originalmente no século XIX como uniforme de trabalhadores braçais, o jeans surgiu como uma solução resistente para mineradores e operários durante a corrida do ouro nos Estados Unidos. Sua proposta inicial estava muito distante do universo sofisticado que conhecemos hoje pois tecido denim precisava suportar esforço físico, desgaste e longas jornadas de trabalho.

Décadas depois, o jeans deixou de representar apenas funcionalidade e passou a carregar significado cultural. Nos anos 1950, artistas de Hollywood ajudaram a transformar a peça em símbolo de rebeldia e juventude. Nas décadas seguintes, foi apropriado por diferentes movimentos sociais, tribos urbanas e gerações que buscavam expressar autenticidade através da roupa.

Hoje, o cenário é outro. O jeans ultrapassou as barreiras do casual e conquistou espaço até mesmo no mercado de luxo. Grandes maisons internacionais passaram a reinterpretar o denim em coleções sofisticadas, provando que a peça deixou de ser apenas básica para se tornar objeto de desejo. Uma reportagem recente da Forbes Brasil destacou justamente essa transformação: o jeans saiu do chão de fábrica e alcançou as passarelas da alta-costura, consolidando-se como um símbolo de luxo contemporâneo e sofisticação desprezível.

Mas quando trazemos o jeans para o ambiente corporativo, surge uma pergunta importante: afinal, ele comunica profissionalismo?

Durante muitos anos, o universo executivo foi sustentado por códigos rígidos de vestimenta. O terno estruturado, os tecidos clássicos e a formalidade excessiva eram vistos como sinônimos de competência, autoridade e credibilidade. A roupa funcionava como uma espécie de linguagem silenciosa de poder. Porém, a sociedade mudou, as empresas mudaram e a forma de liderar também mudou.

Hoje existe uma busca crescente por lideranças mais acessíveis, humanas e autênticas e isso impacta diretamente a estética corporativa. Grandes CEOs ajudaram a consolidar essa nova linguagem visual. Steve Jobs transformou sua combinação de jeans, tênis e gola alta preta em uma assinatura reconhecida mundialmente. Já Mark Zuckerberg popularizou uma estética minimalista baseada em camisetas lisas, moletoms e jeans básicos.

Mas existe um detalhe importante nessa análise: simplicidade não significa ausência de estratégia. No caso desses líderes, a repetição estética fazia parte da construção de marca pessoal. A imagem precisava comunicar objetividade, funcionalidade e foco intelectual. A roupa deixava de ser protagonista para reforçar uma narrativa de praticidade e inovação.

O jeans, nesse contexto, passou a simbolizar uma nova forma de poder, um poder menos associado à ostentação e mais conectado à autenticidade, conforto e proximidade. Mas isso não significa que qualquer jeans funciona em qualquer ambiente. Como consultora de imagem, sempre reforço que imagem pessoal é contexto e no ambiente corporativo, contexto é inteligência.

O jeans possui uma comunicação naturalmente mais informal, jovem e acessível. Dependendo da modelagem, lavagem e composição escolhida, ele pode transmitir modernidade e sofisticação ou gerar uma percepção de desleixo, imaturidade e falta de preparo. É justamente aqui que entra o equilíbrio.

Peças extremamente rasgadas, com excesso de informação, aspecto desgastado ou caimento inadequado tendem a enfraquecer a autoridade visual em ambientes que exigem maior credibilidade.

Já um jeans de lavagem escura, modelagem sofisticada e boa estrutura pode funcionar perfeitamente em composições elegantes e contemporâneas.

A combinação também faz diferença. Quando associado a peças de alfaiataria, camisas bem estruturadas, tecidos nobres, acessórios refinados e bons acabamentos, o jeans ganha uma nova leitura visual. Ele deixa de comunicar apenas casualidade e passa a transmitir sofisticação acessível.

E talvez seja exatamente isso que o mercado atual procura. Após a pandemia, muitas empresas flexibilizaram seus códigos de vestimentas. O trabalho híbrido, a valorização do conforto e a ascensão dos ambientes criativos transformaram a forma como as pessoas desejam se vestir. Existe hoje uma necessidade maior de coerência entre imagem, estilo de vida e comportamento.

Mas existe também um risco silencioso nesse processo. Em nome da autenticidade, muitas pessoas passaram a negligenciar completamente a própria imagem profissional e no ambiente corporativo, tudo comunica. A forma como você se apresenta influencia diretamente a percepção sobre competência, preparo, maturidade e capacidade de liderança.

A imagem fala antes da fala e embora muitos insistam em dizer que “o importante é apenas o conteúdo”, a verdade é que comportamento, comunicação e aparência caminham juntos. O cérebro humano interpreta sinais visuais em segundos e cria percepções rápidas sobre confiança, profissionalismo e autoridade.

Por isso, o jeans pode sim ocupar espaço no universo corporativo. Mas ele precisa estar alinhado ao contexto, à cultura da empresa, ao cargo ocupado e, principalmente, à mensagem que você deseja transmitir. Porque vestir-se bem não significa necessariamente vestir-se de forma extremamente formal, mas ter consciência daquilo que sua imagem comunica.

Talvez esse seja o maior aprendizado que o jeans nos traz dentro do universo corporativo: a sofisticação contemporânea não está mais no excesso, mas na coerência, na intenção e na capacidade de equilibrar autenticidade com presença estratégica.

Fabiolla de Paula escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às sextas-feiras

O JEANS, NESSE CONTEXTO, PASSOU A SIMBOLIZAR UMA NOVA FORMA DE PODER, UM PODER MENOS ASSOCIADO À OSTENTAÇÃO E MAIS CONECTADO À AUTENTICIDADE, CONFORTO E PROXIMIDADE. MAS ISSO NÃO SIGNIFICA QUE QUALQUER JEANS FUNCIONA EM QUALQUER AMBIENTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

JUSTIÇA - PF REJEITA PROPOSTA DE DELAÇÃO DE VORCARO, MAS PGR INSISTE

Procuradoria-Geral da União vai continuar negociação com advogados do dono do Banco Master, mas quer informações novas

Do Estadão Conteúdo



O ministro André Mendonça, relator do caso, já tinha avisado aos advogados de Vorcáro que não homologaria a delação caso houvesse lacunas e omissões no acordo

A Procuradoria-Geral da República (PGR) vai prosseguir com a negociação da delação premiada do banqueiro Daniel Vorcáro, do Banco Master, após a Polícia Federal (PF) ter decidido rejeitar a proposta.

Os investigadores do órgão, porém, já avisaram



à defesa do banqueiro que a proposta apresentada inicialmente é insuficiente e será necessário apresentar complementos nos seus relatos.

A PGR avalia que a proposta apresentada pelo banqueiro tem diversas lacunas, mas decidiu abrir espaço para que a defesa de Vorcaro confeccione uma nova proposta. Com isso, a PF se retirou da mesa de negociação, que ficará concentrada apenas com a equipe do procurador-geral da República, Paulo Gonet.

O acordo de colaboração premiada pode, ao final, ser assinado apenas com a equipe da PGR, sem a participação da PF, o que é permitido pela legislação. Agora, a estratégia da defesa será buscar a concordância de Gonet para a delação.

A defesa de Vorcaro apresentou a proposta de colaboração premiada no início deste mês, após 45 dias de trabalho. O banqueiro está preso desde março, por decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça.

Uma das preocupações da PGR é que a negociação está apenas no início e o rompimento tão rápido das tratativas poderia indicar uma má-fé na condução do acordo. A avaliação inicial é que a proposta apresentada tem, por um lado, diversas lacunas significativas, mas também alguns pontos considerados importantes e que podem auxiliar no avanço das investigações.

A PF entendeu que a proposta inicial feita pela defesa de Vorcaro não trazia elementos novos às investigações além do que a própria corporação já está apurando a partir da apreensão do primeiro celular do banqueiro e não quis abrir espaço para prosseguir com as conversas.

Embate

Um outro entrave das negociações é o ministro André Mendonça, relator do caso. Ele já tinha avisado aos advogados de Vorcaro que não homologaria a delação caso houvesse lacunas e omissões no acordo.

Com isso, o advogado José Luís Oliveira Lima abriu um embate com o ministro e disse que iria entrar com um recurso para o colegiado do STF caso a delação fosse rejeitada, para tentar a homologação pela Turma.

Mas o clima entre a defesa e o gabinete se deteriorou após o episódio e o ministro tem dito que não irá mais receber pessoalmente nenhum dos advogados de Vorcaro. Mesmo se a PGR concordar com o acordo, ele só tem validade e gera benefícios após a homologação do Judiciário, o que indica uma dificuldade a mais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

JUSTIÇA - MARIELLE: POLICIAIS VIRAM RÉUS EM NOVA AÇÃO

Segundo a PGR, o grupo atuou dentro da Polícia Civil do Rio para atrapalhar investigações
Do Estadão Conteúdo

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu por unanimidade nesta quinta-feira, 21, tornar réus os delegados Rivaldo Barbosa e Ginton Lages e o comissário da Polícia Civil Marco Antonio de Barros Pinto em um novo processo relacionado ao assassinato da vereadora Marielle Franco e do motorista Anderson Gomes.

Os ministros aceitaram a denúncia apresentada pela Procuradoria-Geral da República (PGR), que acusa os três policiais de associação criminosa e obstrução de Justiça. Segundo a acusação, o grupo atuou dentro da Polícia Civil do Rio de Janeiro para atrapalhar investigações de homicídios e garantir a impunidade de crimes ligados a organizações criminosas, incluindo o caso de Marielle e Anderson, em março de 2018.

O relator do caso, ministro Alexandre de Moraes, votou na semana passada pelo recebimento da denúncia. Ele foi acompanhado por Cristiano Zanin, Flávio Dino e Cármen Lúcia.

De acordo com a PGR, o grupo atuava por meio do desaparecimento e ocultação de provas, transferência de inquéritos, produção de diligências consideradas ineficazes e uso de testemunhos falsos

A acusação também sustenta que Rivaldo, então diretor da Divisão de Homicídios, aderiu previamente ao plano para matar Marielle Franco e assumiu o compromisso de garantir proteção aos autores do crime.

Ele assumiu a chefia da Polícia Civil um dia antes do crime e, logo após os homicídios, nomeou Ginton para comandar diretamente as investigações sobre o caso na Delegacia de Homicídios (DH), onde o comissário Marco Antonio de Barros Pinto já atuava.

“Pelo modo de atuação ajustado entre Rivaldo Barbosa, Ginton Lages e Marco Antonio, cobranças periódicas eram feitas aos grupos de contraventores e milicianos, para que pudessem atuar sem o receio da ação repressiva dos órgãos competentes do Estado do RJ”, afirma a acusação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

JUSTIÇA - STF VAI JULGAR RECURSOS DE BIG TECHS A PARTIR DO DIA 29

Empresas questionam decisão da Corte que responsabiliza plataformas por conteúdos publicados por usuários nas redes sociais

Do Estadão Conteúdo



O ministro Dias Toffoli pautou o julgamento no plenário virtual da Corte, entre os dias 29 de maio e 9 de junho

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli pautou no plenário virtual da Corte o julgamento de recursos apresentados por empresas de tecnologia contra decisão que ampliou a responsabilização das plataformas digitais por conteúdos publicados por usuários nas redes sociais. A análise ocorrerá entre 29 de maio e 9 de junho.

A definição ocorreu no mesmo dia em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) assinou decretos com novas regras para atuação das big techs para alterar a regulamentação do Marco Civil da Internet e possibilitar a responsabilização das plataformas digitais de acordo com a decisão do STF em julgamento de repercussão geral sobre a lei.

Entre as big techs que recorreram à Corte estão a Meta, dona do Facebook e do Instagram, e o Google, que pedem esclarecimentos na tese. Em junho do ano passado o STF decidiu, por 8 votos a 3, que parte do artigo 19 do Marco Civil da Internet é inconstitucional.

Esse trecho só permitia a punição das plataformas por eventuais danos causados por postagens caso as empresas tivessem descumprido uma ordem judicial para remoção das publicações.

A partir do novo entendimento do Supremo, essa proteção passou a valer apenas para crimes contra a honra, o que ampliou as situações em que redes sociais podem responder judicialmente por conteúdos considerados ilícitos ou criminosos publicados por usuários. Agora, as big techs poderiam ser responsabilizadas ao não removerem conteúdos criminosos logo após a notificação do usuário.



Regimes

Os quatro regimes de responsabilização das big techs definidos pelo STF: 1) Responsabilidade após notificação privada (extrajudicial): publicações criminosas, ilícitas e contas inautênticas; 2) Responsabilidade após ordem judicial: crimes contra a honra (injúria, calúnia e difamação); 3) Responsabilidade automática: anúncios e impulsionamentos pagos ou redes artificiais de distribuição (robôs); 4) Dever de cuidado: algoritmos devem ser programados para impedir a circulação massiva de publicações que configurem crimes “graves”.

Nos embargos de declaração apresentados ao Supremo, as empresas afirmam que a decisão deixou pontos sem esclarecimento e pode gerar insegurança jurídica. As plataformas alegam haver “omissões” e “obscuridades” na tese fixada pela Corte.

Um dos principais pedidos é para que o STF determine expressamente que as novas regras só passem a valer após a conclusão definitiva do julgamento sobre o tema, com o fim da análise dos recursos e o trânsito em julgado da ação. As empresas também pedem um prazo mínimo de seis meses para adaptação às novas exigências de moderação e transparência.

A Meta argumenta que a decisão criou um “novo regime de responsabilidade civil” para plataformas digitais e pede que a tese mencione apenas conteúdos “manifestamente” ilícitos ou criminosos, para evitar risco de censura ou remoções indevidas.

Já o Google afirma que a redação aprovada pelo STF pode provocar interpretações divergentes nos tribunais inferiores e solicita parâmetros mais objetivos sobre em que casos a responsabilidade recai sobre as plataformas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

JUSTIÇA - GILMAR ELEGIA DECRETOS SOBRE REDES SOCIAIS

De acordo com o ministro do STF, determinações de Lula são “avanço civilizatório

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Gilmar Mendes manifestou apoio aos decretos assinados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) nesta quarta-feira, 20, para permitir a responsabilização de plataformas digitais e redes sociais pelo conteúdo veiculado.

“O Governo Federal regulamentou a responsabilização das plataformas por conteúdos criminosos. Os decretos dão concretude à decisão do STF que reconheceu que a proteção de direitos na internet exige uma releitura do artigo 19 do Marco Civil da Internet. A regulamentação, com a atribuição de fiscalização à ANPD, é um avanço civilizatório fundamental na regulação das redes”, escreveu o ministro em seu perfil no X.

Os decretos colocam a Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) como responsável por acompanhar o cumprimento das obrigações impostas às empresas e alteram a regulamentação do Marco Civil da Internet para adequá-lo à decisão do STF de junho do ano passado.

A Corte julgou inconstitucional parte do artigo 19 do Marco, que só permitia a punição das plataformas por danos causados por postagens caso as empresas tivessem descumprido uma ordem judicial para remoção das publicações.

Com o novo entendimento, a proteção passou a valer apenas para crimes contra a honra, o que ampliou as situações em que as redes sociais podem responder judicialmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

INTERNACIONAL - RÚSSIA CRITICA EUA APÓS SANÇÕES A CUBA E ACUSAÇÃO CONTRA CASTRO

Porta-voz do Ministério das Relações Exteriores diz que últimas ações dos americanos são reflexos da intolerância à dissidência

Do Estadão Conteúdo



A porta-voz Maria Zakharova criticou a tentativa americana de ingerência nos assuntos internos de uma nação soberana

O governo da Rússia repreendeu os Estados Unidos por sua “intolerância” em relação à “dissidência”, após as últimas sanções contra Cuba e a acusação do ex-presidente Raúl Castro pelo abate, há três décadas, de dois aviões civis pertencentes a uma organização da oposição, que deixou quatro mortos.

As últimas medidas coercitivas para asfixiar a economia cubana e estreitar ainda mais o cerco energético, impedindo o fornecimento de combustível por países terceiros, “são um claro reflexo da intolerância de Washington em relação a qualquer dissidência”, avaliou a porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da Rússia, Maria Zakharova.

Assim, a porta-voz destacou que essa reativação das sanções por parte do governo de Donald Trump ocorre “após longos anos de embargo comercial, econômico, financeiro e humanitário” contra o país caribenho, segundo informam agências russas.

Zakharova voltou a expressar “a total solidariedade” da Rússia com Cuba, além de reiterar sua condenação a “qualquer tentativa de ingerência grosseira nos assuntos internos de uma nação soberana, intimidação, medidas restritivas ilegais de caráter unilateral, ameaças e chantagem”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026

INTERNACIONAL - TRUMP DIZ QUE VAI RECEBER O URÂNIO DO IRÃ

Segundo o presidente dos EUA, o país persa não vai ficar com o seu urânio enriquecido

Da Agência Brasil

O presidente norte-americano, Donald Trump, disse que os EUA vão receber o urânio enriquecido do Irã e que, provavelmente, vão destruí-lo. “Irã não vai ficar com urânio”, enfatizou a repórteres nesta quinta-feira, 21.

Em evento, Trump voltou a comentar que Teerã não pode ter uma arma nuclear e que, se o país persa não fechar acordo, “tomaremos medidas drásticas”. “Estamos negociando; vamos conseguir acordo de um jeito ou de outro”, acrescentou.

Perguntado sobre as taxas de fluxo no Estreito de Ormuz, o republicano respondeu que os EUA têm “controle total do estreito” e quer que a passagem seja “aberta, livre e sem pedágios”.

À respeito da reforma na Casa Branca iniciada por seu governo, Trump frisou que as melhorias serão “herança ao próximo presidente, eu sairei em breve”. Ele disse querer construir um porto de drones e “outras coisas de segurança” na Casa Branca, alegando que uma parte dos gastos com reforma é para segurança nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026



INTERNACIONAL - MINISTRO DO TRABALHO DA BOLÍVIA RENUNCIA

Edgar Morales diz que tomou a decisão para “pacificar” o país em meio a fortes protestos
Da Agência Brasil

O ministro do Trabalho da Bolívia, Edgar Morales, apresentou nesta quinta- -feira, 21, sua renúncia, um dia depois de o presidente do país, Rodrigo Paz, anunciar uma reforma ministerial em resposta a semanas de protestos e bloqueios em La Paz e em outras partes do país contra o Executivo boliviano e a falta de políticas para combater a crise econômica.

“Estou aqui para que haja diálogo, para que a paz prevaleça em nosso país. Para isso, coloco à disposição o cargo de ministro do Trabalho”, afirmou em uma coletiva de imprensa divulgada pela agência de notícias estatal ABI.

Morales justificou sua renúncia alegando que deseja “pacificar” seu país. “Não quero que meu país esteja sofrendo. Quero que haja diálogo e quero que a democracia prevaleça”, declarou, sem dar detalhes sobre seu sucessor no cargo. “O presidente já saberá a quem nomear”, afirmou. Sua decisão ocorre um dia depois de Rodrigo Paz ter anunciado uma reforma de seu Executivo

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FIM DA ESCALA 6X1: VOCÊ TRABALHA MAIS OU MENOS DO QUE A MÉDIA NO BRASIL? E NO MUNDO? CONFIRA

O GLOBO compilou dados de 36 países, grupo que reúne as maiores economias do planeta. Jornadas legais variam de 35 a 48 horas semanais

Por Vinicius Neder e Mayra Castro

O Congresso vai votar, nas próximas semanas, uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que prevê o fim da escala 6x1 (seis dias trabalho para um de descanso) e reduz o limite máximo de horas trabalhadas por semana. Hoje, a legislação brasileira prevê um limite de 44 horas semanais para os trabalhadores do setor privado ou do setor público. Mas, afinal, qual é a média de horas trabalhadas no Brasil? E no mundo?

O GLOBO compilou dados da Relação Anual de Informações Sociais (Rais), relatório que as empresas e órgãos públicos que contratam sob o regime da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) são obrigadas a informar anualmente ao Ministério do Trabalho e Emprego. E, ainda, levantou estatísticas da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

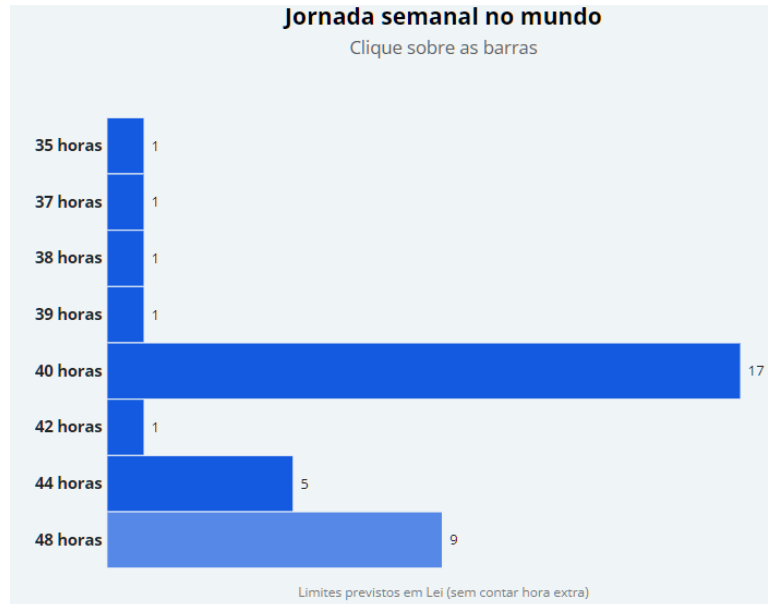
E você, trabalha mais ou menos do que a média dos brasileiros? Marque na régua abaixo o número de horas que você trabalha por semana e confira se você tem jornada maior ou menor do que os demais trabalhadores do país:

Os dados da Rais mostram que há no país 35 milhões de trabalhadores contratados pela CLT com jornada acima de 40 horas semanais, o equivalente a quase 60% do total nesse regime. São estes trabalhadores que serão diretamente afetados pela PEC do fim da escala 6x1, que prevê a redução da jornada das atuais 44 horas semanais para no máximo 40 horas por semana.

E como funciona pelo mundo?

Dados da OIT mostram que em 36 dos principais países do mundo as jornadas máximas permitidas por lei variam de 35 horas semanais (caso da França) a 48 horas semanais (padrão em muitos países da América Latina).

O mais frequente é a lei nacional prever jornada de 40 horas por semana, como é a realidade em 16 países. Esse também é o máximo recomendado pela OIT desde 1935, quando foi aprovada a Convenção 47 da entidade.



Confira abaixo como é a prática em diferentes economias. Basta clicar na barra para ver que países têm cada tipo de jornada.

Tendência global

A discussão sobre redução da jornada máxima no sentido das 40 horas semanais recomendadas pela OIT não ocorre apenas no Brasil. Na América Latina, onde ainda predomina o padrão de um teto de 48 horas semanais, três países aprovaram reformas recentemente.

No México, uma emenda à Constituição e uma mudança na Lei Federal do Trabalho foram promulgadas no último dia 1º, o Dia do Trabalhador. Hoje, a jornada máxima por lá é 48 horas por semana. Com a reforma, o teto cairá para 40 horas, com limite de oito horas por dia.

No Chile, a Lei das 40 Horas foi aprovada em 2023, para reduzir a jornada máxima de 45 para 40 horas por semana — limite atual já havia sido reduzido em 2001, quando houve redução de 48 para 45 horas por semana.

Na vizinha Colômbia, uma lei de 2021 determinou a redução do teto de 48 para 42 horas, numa transição gradual. O cronograma terminará em julho próximo, quando haverá a última rodada de diminuição, atingindo as 42 horas.

E os trabalhadores informais? Qual é a jornada?

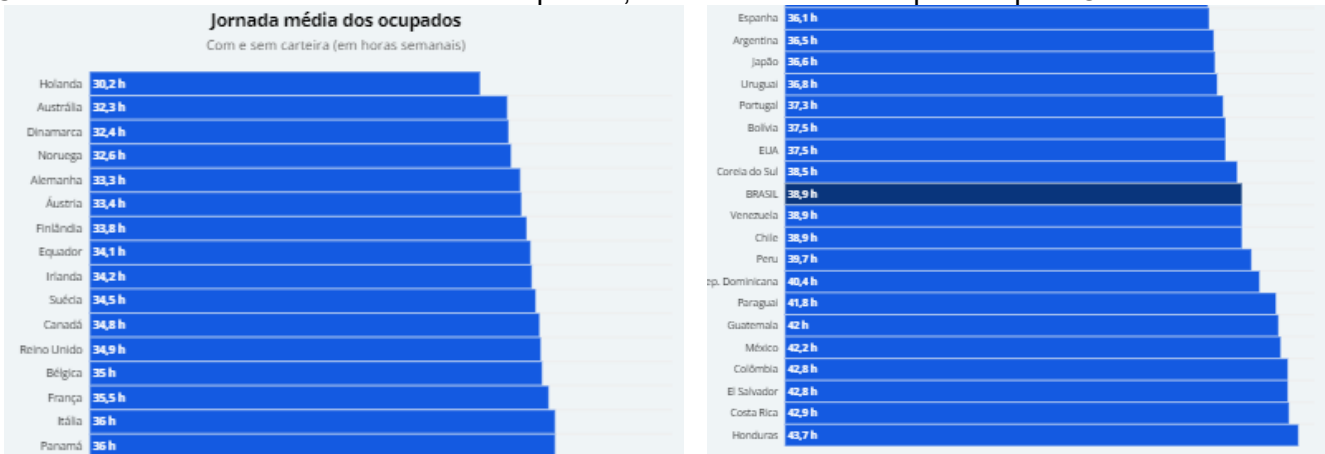
Quando se considera os trabalhadores informais, que atuam por conta própria ou que trabalham sem carteira assinada, a média de horas efetivamente trabalhadas no Brasil cai bastante. Isso é comum em países onde há grande informalidade no mercado de trabalho e ocorre também com nossos vizinhos na América Latina.

No Brasil, 37,3% dos trabalhadores são conta própria ou trabalham sem carteira assinada. Se, por um lado, parte desses trabalhadores têm jornadas longas — pesquisa recente do IBGE mostrou que os motoristas de aplicativos, por exemplo, trabalham em média 45,9 horas por semana —, grande parte

deles faz apenas bicos ou serviços eventuais. Assim, não conseguem trabalho a semana inteira e trabalham menos do que gostariam.

Em países onde a informalidade no mercado de trabalho é menor, o número de horas efetivamente trabalhadas se aproxima do limite legal para a jornada. É o caso da França.

Confira abaixo a realidade nos diferentes países, conforme dados compilados pela OIT.



Fonte: O Globo - RJ
 Data: 22/05/2026

GOVERNO ELEVA PARA R\$ 23,7 BILHÕES O BLOQUEIO DE GASTOS NO ORÇAMENTO

Principais motivos são alta das estimativas de despesas com o Benefício de Prestação Continuada e a Previdência Social

Por **Geralda Doca** — **Brasília**



Os ministros do Planejamento, Bruno Moretti; e da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Os ministérios da Fazenda e do Planejamento anunciaram nesta sexta-feira um bloqueio de R\$ 22,1 bilhões nos gastos do governo federal. Atualmente, R\$ 1,6 bilhão em recursos estavam congelados no Orçamento. Com isso, no total, o Executivo passa a segurar R\$ 23,7 bilhões em despesas.

O governo só irá informar as áreas atingidas no fim do mês. O ministro do Planejamento, Bruno Moretti, porém, disse que o bloqueio deve ser proporcional às dotações dos órgãos, para não haver um peso maior para algum ministério em detrimento de outro.

O bloqueio vai atingir as chamadas despesas discricionárias, que são aquelas de custeio de máquina pública e investimentos em obras ou compra de máquinas. Do valor bloqueado, 20% deve atingir emendas parlamentares, às vésperas do período eleitoral.

– Esse bloqueio adicional de R\$ 22,1 bilhões é um sinal fundamental que a equipe econômica quer dar de compromisso com as regras fiscais – disse.

O que causou o bloqueio?

- O principal motivo para o bloqueio é um aumento de R\$ 14,1 bilhões na previsão de gastos com o Benefício de Prestação Continuada (BPC).



- Além disso, houve um aumento em R\$ 11 bilhões na previsão de gastos com a Previdência Social. Para este ano, o gasto projetado com a Previdência é de R\$ 1,122 trilhão. Mas já no primeiro relatório bimestral de acompanhamento de receitas e despesas, a equipe econômica teve que elevar a estimativa em R\$ 1 bilhão (leia mais abaixo).
- Houve uma queda, ainda, de R\$ 3,4 bilhões nos gastos com pessoal e encargos sociais.

Bloqueio x contingenciamento

Os dados fazem parte do relatório bimestral de avaliação do comportamento de receitas e despesas, usado para monitorar as contas públicas e o cumprimento das regras fiscais. Uma das ferramentas usadas é o bloqueio de recursos, que ocorre quando as estimativas de despesas superam o valor estabelecido para o limite de gastos. Para trazer de volta ao limite, reduz-se as chamadas despesas discricionárias, como os investimentos do governo.

Já o contingenciamento acontece quando há insuficiência de receitas para cumprir a meta de resultado primário. Em 2026, a meta é de superávit de 0,25% do PIB, ou R\$ 34,3 bilhões, mas a banda de tolerância vai até zero.

O governo projeta que o ano irá fechar com um déficit de R\$ 60,3 bilhões. Desse total, R\$ 64,4 bilhões são descontados da meta, para o pagamento de precatórios e outros gastos. Por isso, no fim, calcula um resultado positivo de R\$ 4,1 bilhões.

Receitas em alta

Não houve necessidade de contingenciamento, porque as receitas estão em alta graças a arrecadação com petróleo, que subiu com a guerra no Oriente Médio.

Por um lado, a equipe econômica desistiu de fazer neste ano um leilão de petróleo em áreas ainda não contratadas, com receita estimada em R\$ 31 bilhões. Porém, o aumento do preço do barril de petróleo aumentou a projeção de arrecadação com a venda de óleo, o que “amorteceu” a mudança. Conforme o colunista do GLOBO Fabio Graner, o governo estima que a disparada do petróleo deve gerar uma receita extra de R\$ 40 bilhões no cenário mais conservador, mas o governo evitou publicar agora suas estimativas.

Segundo a Receita Federal, houve um aumento de 264% na arrecadação obtida com exploração de petróleo e gás natural no primeiro quadrimestre, saltando de R\$ 11 bilhões no ano passado, para R\$ 40,2 bilhões

O crescimento dessas receitas ajudou a impulsionar a arrecadação federal nos quatro primeiros meses do ano, que alcançou R\$ 735 bilhões, resultado recorde para este período na série histórica da Receita iniciada em 1995.

Com o petróleo e altas de tributos ao longo dos anos, a expectativa é de que a arrecadação some 23,6% do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano, mesmo patamar do recorde anterior, em 2010.

– A recomposição tem sido feita em cima de quem tem capacidade econômica, com uma ampla desoneração de quem trabalha e recebe salário. Hoje, as pessoas pagam menos tributos no Brasil. Dez milhões de pessoas beneficiadas com isenção do Imposto de Renda, outras beneficiadas com redução do IR se ganham até pouco mais de R\$ 7 mil – disse o ministro da Fazenda, Dario Durigan.

O governo tem adotado medidas para mitigar os efeitos da alta do petróleo sobre os preços dos combustíveis. São subvenções (pagamentos) e redução de impostos que o Executivo afirma estarem compensados pela alta da cotação no petróleo no mercado internacional.

Previdência subestimada e fila

O ministro do Planejamento afirmou que o governo vai renovar o bônus pagos aos servidores do INSS para acelerar a fila de requerimentos do INSS. As despesas com a medida foram estimadas em R\$



300 milhões neste ano. O governo tenta reduzir a fila do instituto está em cerca de 2,3 milhões de pedidos e o governo tenta reduzir, diante da proximidade das eleições.

A redução da fila e a atualização dos gastos ajudaram a elevar o bloqueio. Para especialistas, o só ocorre porque as despesas estavam subestimadas, o que leva ao descasamento nas contas do regime geral de aposentadoria e força cortes orçamentários, prejudicando áreas essenciais e investimentos. Além disso, as previsões não consideram o impacto da redução da fila do INSS.

Segundo estudo da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, a despesa com benefícios previdenciários e assistenciais, Benefício de Prestação Continuada (BPC) deverá ficar acima do projetado para 2026 em R\$ 18 bilhões, o que pode exigir novos cortes para assegurar o cumprimento das metas fiscais.

— O orçamento do BPC estava com uma estimativa muito otimista, diante do resultado da revisão que está sendo realizada. Além disso, nem a despesa estimada para o BPC, nem a dos demais benefícios previdenciários estavam contando com o custo adequado da redução da fila que implica no pagamento de atrasados — afirmou o consultor Leonardo Rolim.

Para acelerar a redução da fila do INSS, que atingiu 3,1 milhões de requerimentos em fevereiro, o governo vem ampliando uso de mecanismos, como atestados digitais na concessão de benefícios. Com isso, a fila baixou para 2,7 milhões em março; 2,5 em abril e 2,3 milhões em maio, dados parciais de maio. A meta do Ministério da Previdência é zerar a fila, deixando os novos pedidos, um montante de 700 mil todo mês.

Segundo levantamento do especialista Rogério Nagamine, com base em dados oficiais, entre 2023 e 2025, a diferença entre a despesa projetada e o valor efetivamente desembolsado alcançou R\$ 75,6 bilhões.

— Nos anos de 2023 a 2026 houve, de forma sistemática, subestimativa da despesa do RGPS (Regime Geral da Previdência Social). Na comparação do previsto na LOA (Lei Orçamentária Anual) com o gasto efetivo, se acumulou uma estimativa de cerca de R\$ 75 bilhões nos anos de 2023 a 2025 e deve ocorrer novamente em 2026 — destacou Nagamine.

Alta do BPC

No relatório, o governo revisou para cima o gasto com o Benefício de Prestação Continuada, salário mínimo mensal pago a idosos e pessoas com deficiência de baixa renda, de R\$ 133,9 bilhões para R\$ 148 bilhões. A despesa com esse auxílio está subindo, sobretudo para nas concessões a pessoas com deficiência e por conta de decisões judiciais. A estimativa prevista no Orçamento estava defasada.

O ministro do Planejamento explicou que a projeção foi mantida no primeiro relatório bimestral porque a orientação foi aguardar a execução para fazer uma estimativa com mais segurança. O BPC é um benefício assistencial, é pago pelo INSS a pessoas idosas e com deficiência de baixa renda que não contribuíram para a previdência.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/05/2026

KEVIN WARSH ASSUME COMANDO DO FED, E TRUMP DIZ QUE ELE DEVE SER 'INDEPENDENTE'

O Senado dos EUA confirmou Warsh como presidente do BC em uma votação de 54 a 45 no início de maio. Foi a margem de confirmação mais apertada da história para um presidente da instituição

Por Bloomberg — Washington



Presidente Trump conversa com o novo presidente do BC americano, Kevin Warsh, durante sua cerimônia de posse na Casa Branca — Foto: Anna MoneyMaker/Getty Images via AFP

O presidente Donald Trump enfatizou que deseja que Kevin Warsh lidere o Federal Reserve de forma independente, enquanto tentava minimizar a preocupação dos investidores de que ele pressionaria o novo chefe do banco central em decisões de política monetária.

Warsh, que prometeu a maior reformulação em décadas no banco central dos EUA, tomou posse nesta sexta-feira em uma cerimônia na Casa Branca como o 17º presidente do Fed.

— Quero que Kevin seja totalmente independente. Quero que ele seja independente e simplesmente faça um grande trabalho. Não olhe para mim, não olhe para ninguém, apenas faça as coisas do seu jeito e faça um ótimo trabalho — disse Trump durante a cerimônia de posse.

Warsh assume o cargo em um momento tenso para a economia e para o banco central. As pressões inflacionárias voltaram a acelerar nos últimos meses, impulsionadas pelo impacto da guerra no Oriente Médio sobre o fornecimento de energia.



Kevin Warsh presta juramento perante o juiz associado da Suprema Corte, Clarence Thomas, durante sua cerimônia de posse na Sala Leste da Casa Branca, em — Foto: Al Drago/Bloomberg

Agora, os investidores preveem uma alta na taxa de juros até dezembro, depois que novos dados divulgados nesta sexta-feira mostraram que as expectativas dos consumidores para a inflação de longo prazo subiram para o maior nível em sete meses.

Enquanto isso, o Fed vem sendo alvo de críticas de Trump há um ano por não reduzir as taxas de juros com rapidez suficiente. Durante a cerimônia, Trump criticou o Fed por ter se “distraído com preocupações muito distantes de sua missão e mandato centrais”, como mudanças climáticas e iniciativas de diversidade, mas evitou comentar diretamente sobre decisões de juros.

— Kevin irá proteger a integridade do Fed. Eles tomarão suas próprias decisões e, espero, tomarão boas decisões, mas estarão ouvindo Kevin o tempo todo— afirmou Trump.

Mas o cenário de inflação persistente e pressão política aumentou a preocupação entre investidores e analistas de que a independência do Fed esteja ameaçada. Em sua audiência de confirmação para o cargo, Warsh prometeu repetidamente agir de forma independente, embora tenha criticado o banco central pelo que chamou de “desvio de missão” e por sua resposta ao aumento da inflação durante a pandemia.

Alguns aliados do presidente estão ansiosos para ajudar Warsh a evitar o mesmo destino do presidente que está deixando o cargo, Jerome Powell, que se tornou um dos alvos favoritos de Trump desde seu primeiro mandato.

Autoridades sensíveis às oscilações do mercado e conscientes da importância da independência do Fed para os investidores em títulos, como o secretário do Tesouro Scott Bessent e Larry Kudlow, da Fox Business, fizeram comentários públicos dando respaldo a Warsh para manter os juros inalterados por algum tempo.



Mensagens semelhantes também foram transmitidas em privado, segundo pessoas familiarizadas com o assunto, e o esforço pode estar funcionando — pelo menos por enquanto. Mesmo ao afirmar seu desejo de que Warsh seja independente, Trump também incentivou sutilmente o novo presidente do Fed a não atrapalhar quando a economia estiver crescendo rapidamente.

— Ao contrário de alguns de seus antecessores, Kevin entende que, quando a economia está prosperando, isso é uma coisa boa— disse Trump. —Não precisamos enlouquecer, apenas deixem ela prosperar. Queremos que ela prospere.

As figuras de destaque presentes na cerimônia de sexta-feira também evidenciaram os laços do novo presidente com o movimento conservador.

O juiz Clarence Thomas, um dos membros mais conservadores da Suprema Corte, conduziu a cerimônia de posse de Warsh. A Suprema Corte está analisando um caso que contesta a tentativa de Trump de demitir Lisa Cook do cargo de diretora do Fed.

Em seu discurso, Warsh também destacou o período em que trabalhou com o juiz Brett Kavanaugh, que também estava presente, na Casa Branca durante o governo de George W. Bush. Ele disse a Trump:

— Nós nos considerávamos abençoados e gratos por servir à nação que amamos, e por fazer isso em seu prédio, senhor.

Warsh não é o primeiro presidente do Fed a prestar juramento na presença do presidente dos Estados Unidos. George W. Bush participou da posse de Ben Bernanke em 2006, na sede do banco central, enquanto Ronald Reagan realizou a cerimônia de Alan Greenspan na Casa Branca em 1987.

O Senado dos EUA confirmou Warsh como presidente em uma votação de 54 a 45 no início de maio. Foi a margem de confirmação mais apertada da história para um presidente do Fed, refletindo divisões partidárias no Congresso e preocupações entre parlamentares democratas de que Warsh possa ser receptivo às exigências de Trump sobre as taxas de juros.

Warsh, um dos dirigentes mais ricos da história do Fed, prometeu vender parte de seus investimentos antes de tomar posse. Documentos divulgados pelo Escritório de Ética Governamental no início desta semana mostraram que ele vendeu a maior parte desses ativos, embora os registros não indiquem se todos os investimentos foram vendidos, e ainda não esteja claro se ele se desfez de tudo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/05/2026

GOVERNO VAI ESTABELECEER SUBSÍDIO DE R\$ 0,44 POR LITRO DE GASOLINA, DIZ MINISTRO DO PLANEJAMENTO

O custo para as contas públicas será de R\$ 1,2 bilhão por mês, sendo compensando com a alta de arrecadação do petróleo no mercado internacional

Por Geralda Doca — Brasília

O ministro do Planejamento, Bruno Moretti, anunciou que o governo vai estabelecer subsídio de R\$ 0,44 por litro da gasolina. Segundo ele, o decreto será levado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva na próxima segunda-feira. O custo para as contas públicas será de R\$ 1,2 bilhão por mês, sendo compensando com a alta de arrecadação do petróleo, por conta da cotação do barril no mercado internacional.

– Chegamos à conclusão de que R\$ 0,44 é hoje o valor por litro mais apropriado para a subvenção e deve ser suficiente para amortecer o choque de preços que tivemos na gasolina porque foi menor que teve no diesel – disse Moretti.

Na semana passada, o governo havia anunciado que irá subsidiar a gasolina produzida no Brasil ou importada de outros países, por conta da alta do barril do petróleo causado pelo conflito no Oriente Médio. Porém, o valor não havia sido informado. O limite da subvenção é o total cobrado de impostos.



O ministro do Planejamento, Bruno Moretti — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Atualmente, o litro da gasolina é tributado em R\$ 0,89 por litro, o que inclui PIS, Cofins e Cide. O óleo diesel, por sua vez, teve a sua tributação de R\$ 0,35 de PIS e Cofins por litro suspensa no mês de março.

O subsídio será pago diretamente aos produtores e importadores de gasolina, por meio da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O governo explicou que a nova subvenção terá início pela gasolina, que ainda não teve nenhum tipo de subsídio ou corte de tributos desde a eclosão da guerra no Oriente Médio.

A subvenção deverá ser estendida também ao diesel quando uma outra medida provisória (MP) já em vigor, com prazo de duração previsto para os meses de abril e maio, deixar de ser aplicada.

Os preços dos combustíveis vêm sendo pressionados pela alta no preço do petróleo: até o início da guerra em 28 de fevereiro, o barril do tipo Brent tinha uma cotação inferior a US\$ 70, e hoje está a pouco mais de US\$ 100.

O último movimento no preço da gasolina da Petrobras ocorreu em janeiro deste ano, quando o valor médio por litro caiu R\$ 0,14 nas refinarias para R\$ 2,57. Já o diesel teve alta de R\$ 0,38 por litro em março deste ano, para R\$ 3,65.

Recentemente, a Petrobras reajustou o diesel, como reflexo da alta do petróleo no mercado internacional. Também houve reajuste de querosene de aviação (QAV).

Ambos os combustíveis foram alvo de programas de subvenção do governo. O gás de botijão (GLP), o chamado gás de cozinha, também entrou na lista de combustíveis subvencionados, mesmo sem ter sofrido reajuste.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/05/2026

FMI LIBERA MAIS US\$ 1 BILHÃO PARA A ARGENTINA APÓS REVISAR PROGRAMA DE CRÉDITO

Fundo elogiou a condução econômica do governo argentino, apesar de o país não ter cumprido a meta de reservas

Por AFP — Washington

O conselho executivo do Fundo Monetário Internacional (FMI) anunciou nesta quinta-feira a liberação de uma nova parcela de US\$ 1 bilhão do programa de crédito concedido à Argentina há um ano, no valor total de US\$ 20 bilhões.

O sinal verde para o novo desembolso veio após a segunda revisão do Acordo de Facilidades Estendidas (EFF), uma linha de empréstimo do FMI criada para países com problemas econômicos mais profundos e estruturais, considerada positiva pelos dirigentes do Fundo.

Segundo o FMI, apesar de um cenário global e doméstico mais desafiador, a execução do programa “permaneceu sólida”, refletindo políticas econômicas prudentes e ajustes adequados.



O presidente da Argentina, Javier Milei — Foto: Photo by ALEJANDRO PAGNI / AFP

A Argentina não conseguiu cumprir uma das metas acordadas, de acumulação de reservas internacionais líquidas, mas, segundo o Fundo, “a maioria dos critérios de desempenho e metas indicativas essenciais foi atingida”.

A diretora-gerente do FMI, Kristalina Georgieva, elogiou os resultados “impressionantes” da agenda econômica do governo de Javier Milei, afirmando que o país avançou na estabilização econômica e na construção de um modelo mais orientado ao mercado.

O FMI, porém, ressaltou que, diante dos riscos externos e internos, será essencial manter agilidade na formulação de políticas e planejamento de contingência para preservar os objetivos do programa.

O ajuste fiscal promovido por Milei, que incluiu cortes de gastos sociais e redução de subsídios, gerou protestos no país, mas o governo consolidou apoio parlamentar no ano passado.

Durante sua gestão, a inflação anual caiu de 117% em 2024 para 31% em 2025, enquanto a Argentina registrou superávit nas contas públicas e avançou em reformas, como a trabalhista, após ampliar sua base de apoio no Congresso.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/05/2026

LULA REEDITA PROMESSA DE 2022 E CONDICIONA RECRIAÇÃO DE MINISTÉRIO PARA SEGURANÇA A APROVAÇÃO DE PEC NO CONGRESSO

Presidente faz apelo a Davi Alcolumbre e diz que vai criar o ministério em 15 dias se a proposta for aprovada no Senado; Em entrevista, Lula também falou sobre Trump, preço de combustíveis, Bets e Copa do Mundo

Por Lucas Altino



Lula faz apelo a Alcolumbre pelo PEC da Segurança — Foto: Reprodução

O presidente Lula fez um apelo ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União Brasil -AP), para que ele pautasse a votação da PEC da Segurança Pública (PEC 18/2025), já aprovada na Câmara dos Deputados, e que cria diretrizes nacionais para integrar as polícias e combater o crime organizado. Em sua participação no programa Sem Censura, da TV Brasil, nesta sexta (22), Lula disse que, se a proposta for aprovada, ele

vai criar o Ministério da Segurança Pública em 15 dias.

— Faço um apelo ao Alcolumbre. Coloque para votar a PEC da Segurança, para resolvermos definitivamente o problema da segurança — afirmou Lula, no início do programa. — Se a PEC for aprovada, 15 dias depois eu crio o Ministério da Segurança Pública. Não posso aceitar a ideia de que bandidos dominam território. O território é do povo brasileiro e bandido tem que ser punido e ir para a cadeia.



O presidente dedicou a primeira parte da sua fala no programa ao tema da segurança pública que, segundo a Quaest, é a principal preocupação da população brasileira, e deve ter muito espaço nas eleições. Lula citou iniciativas do seu governo, como leis contra facções do crime organizado e a proposta de transformar 138 presídios em unidades de segurança máxima.

— O problema da segurança pública é sagrado para o povo brasileiro. O povo não quer ser vítima de bala perdida — disse o presidente, que também criticou problemas no judiciário, e nas polícias. — A polícia não pode matar antes de investigar. Também sei que o policial não ganha o salário que deveria ganhar, não é preparado, e vai para a rua com medo.

A PEC da Segurança Pública foi aprovada em março na Câmara dos Deputados e agora falta ser pautada para votação no Senado. O texto cria diretrizes nacionais para integrar as polícias e combater o crime organizado, dando status constitucional ao Sistema Único de Segurança Pública, e reforçando a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal e a Guarda Nacional.

Segundo Lula, os investimentos na segurança, após a aprovação da PEC, somariam cerca de R\$11 bilhões. Ele disse, porém, que há governadores que não gostariam das mudanças.

— Nós queremos unir forças. Alguns governadores não querem que a gente aprove PEC, porque não quer que a gente se meta, é um pedaço de poder que o governador não quer abrir mão. Mas a questão de segurança vai ser sagrada para nós — afirmou Lula, que admitiu um possível "erro" na Constituição de 1988 ao não definir o devido papel do governo federal na segurança e relegar a responsabilidade quase exclusivamente aos governos estaduais, uma medida, na época, que visava diminuir a ingerência do Exército.

Química e conselho a Trump

Lula reforçou que conversou sobre o tema da segurança pública no seu último encontro com Donald Trump, com quem tem falado por telefone, complementou. Ele explicou que, assim como o presidente americano, ele também tem o objetivo de combater o narcotráfico, e por isso reclamou dos paraísos fiscais em Delaware, estado dos EUA, usados para esquemas de lavagem de dinheiro.

Segundo Lula, o problema do crime organizado só será resolvido se atacar o poderio econômico das facções. O combate ao tráfico de armas foi outro ponto citado.

Na última reunião com Trump, nesse mês, Lula disse que o presidente americano queria chamar a imprensa para acompanhar a conversa, mas que foi contra, temeroso de que acontecesse algo semelhante ao que viveu Cyril Ramaphosa, presidente da África do Sul. Naquela ocasião, foi registrado, ao vivo, o momento em que Trump exibiu vídeos e fotos de supostas vítimas de violência contra fazendeiros brancos sul-africanos, em um discurso inflamado por fake news.

Lula também fez críticas ao governo dos EUA, como ao citar que Trump não pode se comportar como o "dono do mundo" e nem pode tentar governar o planeta pelo "Twitter". Mas ele também explicou a famosa "química" entre os dois, destacada pelo próprio Trump, quando tiveram um breve encontro, de 29 segundos, nos bastidores da Assembleia Geral da ONU.

— Peguei na mão dele e falei "precisamos conversar". Somos dois presidentes de dois grandes países e precisamos conversar. Acabou a conversa e ele disse que rolou a química — afirmou Lula, de forma bem humorada.

O presidente também disse que chegou a dar um "conselho" a Trump durante sua visita à Casa Branca, para que ele demonstrasse mais bom humor.

— Falei "Trump, você não dá uma risada? Você fica melhor rindo". Ele disse que gostam dessa postura dele na eleição, mas não estamos na eleição — lembrou Lula. — Então sorria.

Preço do combustível



Questionado sobre os preços do combustível, Lula afirmou que briga "todo santo dia" pela redução dos valores, em reunião com a presidente da Petrobrás, Magda Chambriard, a ministra da Casa Civil, Miriam Belchior, e o ministro do Planejamento, Bruno Moretti.

— Brigo todo santo dia para abaixarem. Para não deixar que o desserviço da guerra do Irã traga problemas para comprador de feijão no Brasil — afirmou Lula, que citou expectativa pela redução do preço em breve.

Segundo ele, o governo já adotou medidas para conter os aumentos, mas ainda há distribuidoras que não estariam repassando os efeitos dessas ações ao consumidor.

— Temos que ser duros na fiscalização. Tomamos várias medidas, mas mesmo assim teve distribuidora que não respeitou — respondeu Lula, que criticou a privatização da BR Distribuidora.

Bets e "taxa das blusinhas"

O presidente também foi perguntado sobre a questão das Bets no país. Ele defendeu a proibição desse tipo de jogo, mas destacou que não toma essa decisão por não ser "dono do Brasil", e citou medidas de controle, incluindo a criação de uma Secretaria Especial dentro do Ministério da Fazenda, e o combate às Bets ilegais, especialmente após a criação de regras próprias para o setor.

— Por mim, proibiria todas as Bets, mas não depende de mim, não sou dono do Brasil. É um vício, porque todo mundo quer dinheiro fácil. Mas precisamos de um processo educacional, junto com as proibições.

Lula ainda mencionou o caso da "taxa das blusinhas" — cobrança de 20% sobre as importações de pequeno valor em plataformas como Shein, Shopee e AliExpress — que foi criada na sua própria gestão, mas extinta nesse mês.

— Falei com Fernando Haddad (então ministro da Fazenda) que o negócio está ficando feio para o nosso lado, o negócio das blusinhas. Estávamos mexendo com parcela muito grande da sociedade, que estava comprando coisa de pouco valor — lembrou o presidente.

Copa do Mundo

Torcedor do Vasco e do Corinthians, Lula falou sobre a próxima Copa do Mundo e a seleção brasileira. Com direito a elogios ao Romário, um "gênio", como definiu ao lembrar times do passado, o presidente disse que hoje não há mais um ídolo, sem citar Neymar. Mas reforçou sua confiança em uma boa campanha nos EUA e no trabalho de Carlo Ancelotti.

— A gente pode ser campeão do mundo. A gente não está uma Brastemp, mas os outros também não estão. O que me preocupa é a França.

Celular em sala de aula, Terras Raras e escala 6 por 1

Bandeiras recentes do governo — proibição de celular em sala de aula e a redução da escala de trabalho 6 por 1 — foram comentadas por Lula, assim como o debate sobre Terras Raras. O presidente disse que trata esse segmento da exploração mineral sob o ponto de vista da soberania nacional, com a criação de um Conselho especial. Em relação aos celulares, o presidente defendeu que o uso deve ser mediado e evitado entre crianças.

O combate à escala 6 por 1, foco do governo inclusive pelo apelo eleitoral, foi destacado após a pergunta enviada por um telespectador.

— A nova jornada é necessária para tentar melhorar o humor da população. É bom para o país e bom para eles (trabalhadores) — afirmou Lula.

Combate ao feminicídio

Ao longo da entrevista, Lula falou muito sobre temas caros à sua trajetória política, como ações pela redução da desigualdade social e investimentos focados na juventude, especialmente na educação.

O Pacto Nacional Contra o Femicídio, que completou 100 dias nessa semana, foi outro ponto de destaque na entrevista. Lula defendeu mais investimentos nessa política e disse que, nos últimos 100 dias foi feito mais do que nos últimos 100 anos.

— O combate ao feminicídio não é uma questão da mulher, é uma questão do homem. Já foram aprovadas 11 leis, quatro decretos. Mas não vamos resolver só com leis, as leis vão ajudar, assim como aumentar pena, colocar tornozeleira eletrônica em agressores. Mas se não acreditar que a solução será através da educação, não vai mudar.

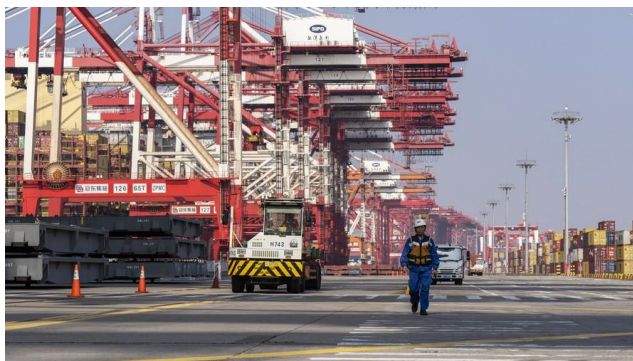
Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/05/2026

APOIO DE TRUMP PARA MINERAÇÃO EM ÁGUAS PROFUNDAS É 'ILEGAL', AFIRMA REGULADOR INTERNACIONAL

A declaração foi dada pela chefe da Autoridade Internacionais dos Fundos Marinhos

Por AFP



Guindastes pórtico no Porto de Águas Profundas de Yangshan, em Xangai: Trump acirra guerra comercial com a China — Foto: Qilai Shen/Bloomberg

Empresas de mineração em águas profundas enfrentarão uma avalanche de processos judiciais se prosseguirem com os planos "ilegais" apoiados pelo presidente dos EUA, Donald Trump, para extrair minerais críticos do fundo do oceano, disse à AFP, nesta sexta-feira, a chefe da Autoridade

Internacional dos Fundos Marinhos.

"Prevejo uma grande quantidade de processos judiciais se isso acontecer. Essa ação unilateral acionará muitos, muitos sistemas jurídicos", disse Leticia Carvalho, secretária-geral da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LIBERA R\$ 27 BI EM EMENDAS ANTES DE NOVA DECISÃO SOBRE CONTENÇÃO DE GASTOS NO ORÇAMENTO

Na prática, dinheiro liberado escapa das restrições e abre caminho para repasse antes da disputa eleitoral; Ministério do Planejamento defende a prática

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) liberou R\$ 26,97 bilhões em emendas parlamentares desde o início do ano, mais da metade do total previsto para 2026 (R\$ 49,9 bilhões), ano de eleições presidenciais.

O montante foi destravado antes da próxima decisão da equipe econômica sobre congelamento de gastos no Orçamento, que será anunciada nesta sexta-feira, 22. Na prática, o dinheiro liberado escapa das restrições e abre caminho para repasse antes da disputa eleitoral.

O Ministério do Planejamento e Orçamento afirmou que a legislação já prevê que, em caso de necessidade de contenção, pode ser aplicado nas emendas o mesmo percentual de congelamento das demais despesas não obrigatórias do Poder Executivo.

“Assim, o atual volume de execução das emendas parlamentares não impacta a regra de repartição do ônus de contenção de gastos com emendas, não comprometendo ou dificultando a decisão sobre contenção”, disse a pasta.



Governo Lula liberou R\$ 26,85 bilhões em emendas parlamentares desde o início do ano, mais da metade do total previsto para 2026 (R\$ 49,9 bilhões); na foto, Lula em cerimônia no Palácio do Planalto Foto: Wilton Junior/Estadão

Em ano de eleição, a pressão sobre o governo para repasse de emendas aumenta. Parlamentares e prefeitos cobram agilidade nas transferências. Lula sancionou um calendário que prevê o pagamento de recursos prioritários para o Congresso ainda no primeiro semestre. Na quinta-feira, 21, o Congresso derrubou um

veto do presidente e liberou a doação de dinheiro, bens e outras benesses durante a campanha, driblando a legislação eleitoral.

Os R\$ 27 bilhões representam emendas empenhadas (no jargão técnico), que ficam prontas para pagamento em seguida, desde o início do ano até a última quinta-feira, 21. Foram R\$ 17,8 bilhões em emendas individuais (deputados e senadores), R\$ 6,1 bilhões em emendas de bancada e R\$ 3 bilhões em emendas de comissão.

Desse montante, R\$ 12 bilhões já foram efetivamente pagos. Do restante empenhado, o governo ainda pode segurar a liberação do dinheiro no caixa, mas já não pode mais bloquear o recurso. Sobrará para a equipe econômica impor um bloqueio sobre os valores não liberados, um total de R\$ 22,9 bilhões.

O Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Fazenda vão apresentar, nesta sexta, o relatório de receitas e despesas da União do segundo bimestre do ano. É neste momento que o governo anuncia se haverá necessidade de congelar recursos no Orçamento para cumprir as regras fiscais.

Quando despesas obrigatórias crescem, o Executivo precisa segurar outros gastos, incluindo o das emendas parlamentares. No primeiro bimestre, o governo bloqueou R\$ 1,6 bilhão. O corte deve aumentar por causa da pressão dos gastos obrigatórios com Previdência Social, após o Congresso ter cortado R\$ 6,2 bilhões da programação quando aprovou o Orçamento de 2026.

Os gastos com benefícios do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) neste ano devem crescer em aproximadamente R\$ 11 bilhões em relação ao que está autorizado no Orçamento. A informação foi publicada inicialmente pelo jornal Valor Econômico e confirmada pelo Estadão/Broadcast.

As despesas com custeio da máquina pública, investimentos e a parte que ainda não foi liberada das emendas podem ser atingidas pelo novo congelamento. Nesta quinta-feira, o ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que o governo aumentará o bloqueio de despesas no Orçamento. “A gente vai caminhar com aumento de bloqueio, portanto o governo cortando na própria carne”, afirmou Durigan, em entrevista à CNN.

Governo deve incorporar gastos que não estavam previstos no Orçamento

Medidas desenhadas pelo governo para socorrer setores e grupos específicos em ano eleitoral também devem impactar o Orçamento, especialmente aquelas liberadas por créditos extraordinários

— que ficam fora do limite de gastos do arcabouço fiscal, mas impactam no resultado primário (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida).

Esses gastos não estavam programados inicialmente no Orçamento e precisam de receitas novas para evitar novos congelamentos. A subvenção econômica — uma espécie de subsídio — à venda de óleo diesel terá um custo de R\$ 10 bilhões. O valor foi incorporado no relatório de receitas e despesas do primeiro bimestre e continuará presente. O governo também anunciou um subsídio para a gasolina, mas diz que o impacto fiscal será neutro com a alta das receitas com o petróleo.

Além disso, o Executivo precisará incorporar nos gastos um crédito extraordinário de R\$ 2 bilhões liberados no final de abril e destinados ao Fundo Garantidor para Investimentos (FGI). Montante deve favorecer pequenas e médias empresas no acesso ao crédito.

Outro “choque” que não estava programado no Orçamento foi o anúncio de R\$ 14,5 bilhões para financiar a compra de caminhões e ônibus por empresas e pessoas físicas. Esse recurso é financeiro e não impacta na meta de resultado primário nem no limite de gastos do arcabouço fiscal, mas afeta o endividamento da União.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/05/2026

PRODUÇÃO INDUSTRIAL TEM PIOR MÊS DE ABRIL EM TRÊS ANOS, APONTA CNI

Recuo no período é normal, mas resultado ficou acima do usual; atividade industrial segue pressionada por juros altos e aumento de custos, segundo entidade

Por Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou nesta sexta-feira, 22, que o índice que mede a evolução da produção industrial caiu sete pontos em abril, passando de 53,7 pontos para 46,7 pontos. O indicador chegou ao patamar mais baixo para o mês desde 2023.

“A série histórica mostra que é normal que a produção recue em abril, mas a queda registrada em 2026 veio acima do usual, refletindo uma perda de ritmo mais intensa da atividade industrial, que segue pressionada por juros altos e aumento de custos”, explica o gerente de Análise Econômica da CNI, Marcelo Azevedo.

Já o índice de evolução do número de empregados caiu de 49,1 pontos em março para 48,7 pontos em abril, revelando recuo dos postos de trabalho do setor. O movimento também é usual, mas foi mais intenso do que em anos anteriores. O indicador está no patamar mais baixo dos últimos três anos.



Parque industrial foi menos demandado em abril, segundo CNI Foto: Werther Santana/Estadão

Com a produção em queda, o parque industrial foi menos demandado. A Utilização da Capacidade Instalada (UCI) caiu um ponto em abril, para 68%. No mesmo mês do ano passado, a UCI alcançou 69%.

Em maio, os indicadores de expectativa registraram pequenas variações e permaneceram em campo positivo. O índice de expectativa de compra de insumos e matérias-primas subiu 0,1 ponto, para 52,6 pontos; o de número de empregados cresceu 0,3 ponto, chegando aos 50,4 pontos; e o de quantidade exportada também subiu 0,3 ponto, alcançando 51,2 pontos. O índice de expectativa de demanda por produtos industriais, por outro lado, recuou 0,5 ponto, atingindo 53,4 pontos.

Todos os índices de expectativa continuam acima da linha de 50 pontos, apontando que os empresários projetam alta da demanda, da compra de insumos, do total de trabalhadores e das exportações. Já a intenção de investimento dos empresários aumentou 1,1 ponto, passando de 53,7 pontos para 54,8 pontos. O resultado interrompe sequência de quatro quedas consecutivas.

Para esta edição da Sondagem Industrial, a CNI consultou 1.366 empresas — 576 pequenas, 465 médias e 325 grandes — entre 4 e 13 de maio de 2026.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 22/05/2026

COPASA DESTACA POTENCIAL DE CRESCIMENTO E GANHOS REGULATÓRIOS EM ROADSHOW DE PRIVATIZAÇÃO

Em apresentação a investidores, companhia afirmou que a privatização poderá servir como catalisador para melhorias de governança, disciplina na alocação de capital e expansão estrutural de margens

Por Elisa Calmon (Broadcast)

A Copasa destacou potencial de crescimento, avanços regulatórios e ganhos de eficiência operacional durante o roadshow da oferta de ações que pode movimentar até R\$ 10 bilhões. Na apresentação a investidores, a companhia afirmou que a privatização poderá servir como catalisador para melhorias de governança, disciplina na alocação de capital e expansão estrutural de margens.

Entre os principais pontos da tese de investimento, a empresa ressaltou a terceira revisão tarifária, que elevou o reajuste para 6,56% e passou a prever mecanismos como incorporação anual dos investimentos à base regulatória e reconhecimento de juros durante a construção de ativos. As mudanças ampliam a previsibilidade dos retornos e fortalecem os incentivos à expansão dos serviços, segundo a companhia.

A Copasa também destacou o processo de regionalização do saneamento em Minas Gerais e a renovação da concessão de Belo Horizonte até 2073 como fatores que aumentam a visibilidade dos fluxos de caixa de longo prazo. A empresa afirma que outros 21 municípios já celebraram aditivos contratuais.



Privatização da Copasa pode movimentar até R\$ 10 bilhões Foto: Copasa/Divulgação

O roadshow ressalta ainda que Minas Gerais continua oferecendo espaço para expansão do saneamento. A Copasa já atende mais de 99% da população com abastecimento de água, mas a cobertura de esgoto ainda está em 80,4%, ante uma meta regulatória de 90% até 2033. A companhia avalia que o avanço da universalização deverá sustentar a expansão dos investimentos e da base regulatória de ativos nos

próximos anos.

A apresentação detalha a estrutura societária prevista após a privatização. Pela modelagem da operação, o investidor de referência ficará com até 30% do capital social da companhia, enquanto cerca de 64,6% das ações permanecerão em circulação no mercado. O Estado de Minas Gerais deverá manter uma participação residual de 5%, além da golden share, preservando prerrogativas específicas previstas na legislação e no estatuto social.

A oferta prevê a venda inicial de 171,1 milhões de ações detidas pelo Estado de Minas Gerais, em uma operação estimada em cerca de R\$ 9 bilhões. A modelagem reserva até 30% do capital social para um investidor de referência, participação avaliada em aproximadamente R\$ 6 bilhões, enquanto

outros 15% serão destinados ao mercado. Com a colocação integral das ações adicionais, o volume financeiro poderá alcançar cerca de R\$ 10 bilhões.

Cronograma

As propostas dos interessados em atuar como investidor de referência poderão ser apresentadas entre 21 e 25 de maio. O nome do selecionado deverá ser divulgado em 27 de maio. A oferta ao mercado terá início em 28 de maio, enquanto o bookbuilding seguirá até 1.º de junho. A precificação está prevista para 2 de junho e a liquidação financeira para 8 de junho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/05/2026



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

NUNES MARQUES NOMEIA ANDRÉ MENDONÇA PARA REFORÇAR ANÁLISE DE AÇÕES SOBRE PROPAGANDA ELEITORAL NO TSE

Ministros serão responsáveis por analisar, por exemplo, pedidos de direito de resposta

Por Giulia Colombo, Valor — Brasília



Nunes Marques e André Mendonça assumem como presidente e vice-presidente do TSE — Foto: Reprodução/YouTube-TSE

O presidente do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), ministro Nunes Marques, designou nesta sexta-feira (21) a ministra Estela Aranha e o vice-presidente da corte eleitoral, André Mendonça, para exercer as funções de juiz auxiliar de propaganda eleitoral para as eleições de 2026. A função

normalmente fica a cargo dos ministros substitutos do TSE da classe dos juristas.

Na função, os ministros serão responsáveis por analisar as ações envolvendo propaganda eleitoral. Analisarão, por exemplo, pedidos de direito de resposta e poderão conceder ou não decisões liminares, submetendo-as ao plenário.

Além de Estela e Mendonça, Nunes Marques também participa da distribuição dos processos relacionados à propaganda eleitoral.

A definição foi feita a partir da publicação de uma portaria, que entra em vigor na data da sua publicação. Segundo o dispositivo, a designação será submetida ao referendo dos demais ministros do TSE, em plenário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/05/2026

BOSCH E MERCEDES CONSOLIDAM INFRAESTRUTURA DO CTVI

Infraestrutura consolidada reúne pistas, oficinas e tecnologia para testes em condições reais de uso

Por Dino — São Paulo

O Centro de Testes Veiculares de Iracemápolis (CTVI) entra em nova fase ao consolidar sua infraestrutura e passa a oferecer um ambiente completo para testes, reunindo cinco pistas, sete oficinas independentes e áreas técnicas para atender, com precisão e segurança, às demandas da indústria automotiva, especialmente no desenvolvimento e homologação de veículos, sistemas e componentes.



Bosch — Foto: Bosch

As novas oficinas independentes foram projetadas para garantir total privacidade e confidencialidade aos clientes. Duas são destinadas a veículos comerciais, com boxes capazes de receber caminhões de todos os portes, incluindo cavalos mecânicos com ou sem semirreboques, além de ônibus, de micro-ônibus a modelos rodoviários pesados e urbanos articulados.

As outras cinco atendem veículos de passeio e são totalmente isoladas, assegurando sigilo durante testes e desenvolvimentos. Todos os boxes contam com infraestrutura completa, incluindo escritório, sala de reunião, internet, ar-condicionado, copa, toailete, TV e controle de acesso individualizado. Isso posiciona o CTVI entre os centros mais tecnológicos da América Latina, com estrutura similar a pistas da Europa e dos Estados Unidos, totalizando aporte conjunto de cerca de R\$ 130 milhões.

Pistas e boxes podem ser locados

Concebido desde o início para implantação faseada, o CTVI alcança maturidade ao integrar, em um único complexo, as principais etapas de testes veiculares. A estrutura foi planejada para reproduzir condições reais de uso, oferecendo resultados aplicáveis ao cotidiano das ruas e estradas brasileiras.

Boxes e pistas podem ser locados para testes, desenvolvimento, simulações e homologações de produtos e componentes, permitindo avaliações de performance, segurança veicular, eficiência energética e tecnologias de assistência ao condutor. Os espaços podem ser utilizados por fabricantes de caminhões, ônibus, automóveis, veículos comerciais leves, componentes automotivos e máquinas agrícolas.

"Há 70 anos presente no Brasil, a Mercedes-Benz Caminhões e Ônibus integra a trajetória de evolução da indústria automotiva, impulsionada pela colaboração e excelência técnica. Ao consolidar o centro de testes de Iracemápolis em parceria com a Bosch e disponibilizá-lo ao mercado, reforçamos o compromisso com o desenvolvimento da engenharia nacional e com uma base tecnológica para inovação, segurança e eficiência. Mais do que uma infraestrutura de testes, o CTVI impulsiona competitividade, agilidade e qualidade, posicionando o Brasil como um polo relevante no desenvolvimento veicular", afirma Denis Güven, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

"Em um momento de profundas transformações no setor automotivo, a consolidação do CTVI reforça o compromisso com o desenvolvimento tecnológico brasileiro. Essa nova fase amplia a capacidade de testes e homologação em um ambiente que reflete condições reais de uso, oferecendo precisão e confiabilidade para diferentes veículos e, principalmente, para novas tecnologias de condução", diz Gastón Diaz Perez, CEO e presidente da Robert Bosch América Latina.

Qualidade como diferencial técnico

A pavimentação do CTVI foi desenvolvida com rigor técnico para garantir superfícies niveladas, condição essencial para medições precisas e resultados confiáveis.

Testes que refletem a realidade

Diferentemente de centros focados em pistas de corrida, o CTVI foi projetado para simular condições reais de condução, sendo adequado ao desenvolvimento e validação de tecnologias para uso cotidiano.

"Na Mercedes-Benz, entendemos que inovação só faz sentido quando funciona de forma consistente no dia a dia. Por isso, o CTVI foi projetado para reproduzir as condições reais das ruas e estradas brasileiras, permitindo validar tecnologias no contexto em que serão utilizadas", destaca Denis Güven.

Entre os testes, destacam-se ESP®, frenagem automática de emergência, proteção de pedestres e ciclistas, sistemas ADAS, além de eficiência energética e condução autônoma e semiautônoma. "O desenvolvimento de tecnologias de segurança ativa e assistência, como radar, ultrassom e vídeo, já realizados no CTVI, amplia as oportunidades de uma condução mais segura e confortável", complementa Diaz Perez.

Localização estratégica

Localizado no interior de São Paulo, o CTVI possui acesso facilitado aos principais polos industriais e ao Aeroporto Internacional de Viracopos, contribuindo para a agilidade dos projetos e reforçando seu papel como plataforma de testes veiculares no Brasil.

O centro oferece flexibilidade de uso, com locação de boxes e pistas conforme a demanda.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/05/2026

ESPECIALISTA BRASILEIRO EM SEGURANÇA OFFSHORE ATUA EM PROJETOS BILIONÁRIOS DA INDÚSTRIA GLOBAL DE ÓLEO E GÁS

Douglas Ferreira construiu carreira em algumas das maiores companhias offshore do mundo e participou da mobilização internacional de embarcações estratégicas para operações da Petrobras, Equinor e TotalEnergies

Por PressWorks — São Paulo



Douglas Ferreira construiu carreira em algumas das maiores companhias offshore do mundo — Foto: Divulgação

A relação entre o especialista em segurança do trabalho Douglas Ferreira e o universo offshore de óleo e gás começou ainda na juventude, a partir da convivência com um familiar que trabalhava embarcado. Hoje, ele soma mais de 17 anos de experiência em operações marítimas e offshore de alta complexidade, com atuação em projetos internacionais ligados a algumas das maiores operações de perfuração e construção submarina do setor.

Filho de uma família de origem simples, Douglas encontrou na indústria de óleo e gás a possibilidade de construir uma carreira sólida e internacional. O primeiro passo veio em 2006, quando ingressou na graduação tecnológica em Gestão da Indústria de Petróleo e Gás pela Universidade Estácio de Sá. "Ainda nas primeiras semanas de aula, ouvi de um professor que, para trabalhar embarcado, seria indispensável falar inglês. Sem qualquer conhecimento do idioma, decidi estudar paralelamente à faculdade", lembra.

Pouco tempo depois, ingressou em uma das maiores empresas de perfuração offshore do mundo, iniciando a trajetória nos cargos operacionais mais básicos a bordo. Apesar da formação técnica, começou como homem de área, responsável por atividades operacionais e de apoio nas plataformas.



A experiência prática dentro das embarcações, no entanto, rapidamente revelou um perfil voltado à disciplina operacional, gestão de risco e liderança em ambientes críticos.

Em menos de um ano, foi promovido para a área de perfuração de poços, núcleo operacional estratégico da companhia. Paralelamente às atividades offshore, iniciou formação técnica em Segurança do Trabalho e passou a acompanhar, após o expediente, a rotina da equipe de HSE da empresa para compreender processos, políticas internas e sistemas de gestão de segurança.

A transição definitiva para a área aconteceu de forma pouco convencional. "Depois de perceber que não teria oportunidades internas imediatas, me candidatei, como se fosse um profissional externo, a um processo seletivo aberto pela própria companhia para a função de técnico de segurança offshore", revela. O desempenho chamou a atenção da liderança e, meses depois, ele foi oficialmente transferido para a área de HSE, onde iniciou uma trajetória ascendente que passaria por cargos como Safety Officer, Rig HSE Advisor, técnico sênior e coordenação de operações.

Ao longo de quase dez anos na companhia, participou de operações de perfuração em ambientes de alta criticidade operacional, desenvolvendo expertise em gestão de risco, investigação de incidentes, auditorias regulatórias, treinamento de equipes multiculturais e implementação de protocolos internacionais de segurança. Entre os resultados alcançados, contribuiu para campanhas com dois anos consecutivos sem acidentes com afastamento (Lost Time Injury - LTI) e atingiu 97% de conformidade em programas internos de treinamento operacional e segurança.

Em 2018, foi contratado por uma multinacional reconhecida globalmente em engenharia submarina e construção offshore. Na empresa, passou a atuar em projetos de grande porte ligados a clientes internacionais. Atualmente exerce funções estratégicas de governança HSE em operações offshore e onshore envolvendo embarcações responsáveis por atividades submarinas complexas em águas profundas e ultraprofundas.

Entre os projetos de destaque da carreira está a mobilização internacional de uma embarcação preparada por Douglas fora do Brasil para operações em águas brasileiras. Ele coordenou toda a preparação regulatória, operacional e de segurança antes da entrada em operação no país. O resultado foi considerado um marco interno na companhia: a embarcação iniciou as atividades sem atrasos operacionais, sem não conformidades e aprovada integralmente em auditorias e inspeções regulatórias.

Posteriormente, repetiu a experiência em um projeto internacional de grande porte, participando da preparação de uma das embarcações mais modernas da operação offshore mundial. O desempenho consolidou sua migração de atividades embarcadas para posições estratégicas em terra, passando a coordenar simultaneamente múltiplas embarcações e operações offshore de grande porte.

Hoje, Douglas atua na coordenação de operações ligadas a contratos bilionários do setor offshore brasileiro, com responsabilidade direta sobre indicadores críticos de segurança, continuidade operacional, conformidade regulatória e gestão de equipes multiculturais. Entre as atribuições estão auditorias técnicas, integração entre clientes e operações marítimas, resposta a emergências, análise de risco e gestão de programas corporativos de saúde, segurança e meio ambiente.

Paralelamente à experiência prática, investiu continuamente na formação acadêmica e técnica. Atualmente cursa Engenharia Civil, possui graduação em Gestão da Indústria de Petróleo e Gás, pós-graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho e especialização em Gerenciamento de Projetos em andamento.

Agora, projeta ampliar a atuação no mercado global de óleo e gás, especialmente em projetos ligados à gestão de risco, segurança operacional e integridade de ativos marítimos e industriais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/05/2026

FECHAMENTO DE ORMUZ PELO IRÃ AGRAVA SOFRIMENTO DE MARINHEIROS PRESOS NO GOLFO

Mais de 20 mil tripulantes estão retidos em cerca de 2 mil navios na região, enfrentando escassez de alimentos e água potável e vivendo sob medo constante em meio a uma zona de guerra

Por Imad Creidi, Em Reuters — Dammam (Arábia Saudita)



Embarcações no Estreito de Ormuz , Irã, 22 de maio de 2026 — Foto: Majid Asgaripour/WANA (Agência de Notícias da Ásia Ocidental) via REUTERS

A divulgação, pelo Irã, de um novo mapa reafirmando o controle sobre o Estreito de Ormuz ameaça prolongar ainda mais a situação dramática enfrentada por milhares de marinheiros presos em embarcações no Golfo.

Mais de 20 mil tripulantes estão retidos em cerca de 2 mil navios na região, muitos sem possibilidade de desembarcar, enfrentando escassez de alimentos e água potável e vivendo sob medo constante em meio a uma zona de guerra.

Marinheiros entrevistados pela Reuters nas últimas semanas descreveram dificuldades e ansiedade, enquanto uma federação internacional que representa trabalhadores marítimos alerta para condições críticas.

“A única coisa que fazemos aqui é planejar como passar a noite e rezar para não sermos atingidos durante um ataque”, disse por telefone no mês passado o marinheiro indiano Salman Siddiqui, a bordo de um navio retido.

Quando a Reuters embarcou nesta semana em um barco de reabastecimento rumo a navios ancorados na costa saudita, marinheiros em um petroleiro se reuniram junto ao corrimão para acenar — um raro momento de contato com o mundo exterior.

Há quase três meses, os tripulantes presos no Golfo vivem isolados, convivendo apenas com pequenos grupos de colegas, circulando entre minúsculos alojamentos, refeitórios compartilhados e conveses escaldantes sob o sol.

Teerã fechou o estreito, considerado rota vital para o fornecimento global de petróleo e gás natural, após o início dos ataques americano-israelenses contra o Irã, em 28 de fevereiro. Milhares de embarcações ficaram presas na região e, com as negociações de paz estagnadas, o Irã vem reforçando o bloqueio de fato.

A Autoridade do Estreito do Golfo Pérsico, criada pelo Irã para administrar pedidos de passagem, publicou na quarta-feira um mapa reafirmando as reivindicações de Teerã sobre uma ampla faixa marítima dos dois lados do estreito.

Armadores que tentam retirar navios, e frequentemente cargas valiosas, precisam enfrentar um sistema complexo de pagamentos e permissões criado pelo Irã, mostrou reportagem da Reuters.

“A vulnerabilidade e a exposição dos marítimos são ainda mais extremas por causa da guerra”, afirmou Mohamed Arrachedi, coordenador da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) para o mundo árabe e o Irã.

Ele relatou casos de atrasos salariais, recusa em ajudar no repatriamento de marinheiros, falta de provisões e medo constante de ataques com mísseis e drones. Segundo ele, alguns trabalhadores chegaram a telefonar chorando.

A ITF recebeu pedidos de ajuda ou orientação de mais de 2 mil marinheiros no Golfo desde o início da guerra, envolvendo disputas por abandono, atrasos salariais e falta de suprimentos.



Uma embarcação navega pelo Estreito de Ormuz , Musandam, Omã, 22 de maio de 2026 — Foto: REUTERS/Stringer

Presos no mar

Do porto saudita de Dammam, cerca de sete grandes navios podiam ser vistos ancorados ao largo, número incomum em tempos normais. Enquanto o barco de abastecimento balançava ao lado de um petroleiro sob ventos fortes, marinheiros gritavam do convés enquanto içavam grandes sacos de suprimentos médicos.

Mohit Kohli, capitão de um cargueiro preso no Golfo após partir de Cingapura, afirmou que inicialmente “nem conseguia imaginar” que o Estreito de Ormuz pudesse ser fechado.

O navio de bandeira alemã conseguiu ancorar em segurança perto de Dammam, mas pouco mais de uma semana após o início da guerra a tripulação passou a ver e ouvir mísseis e drones iranianos sendo lançados contra países do Golfo.

“A tripulação, que normalmente era barulhenta e alegre, ficou em silêncio. As refeições ficaram mais curtas. As conversas, mais cautelosas”, disse Kohli à Reuters neste mês, após retornar à Índia.

Segundo ele, os donos do navio conseguiram enviar uma equipe de substituição.

Mas muitos marinheiros enfrentam situação muito pior, afirmou Arrachedi. Em alguns casos acompanhados pela ITF, trabalhadores não recebem salários modestos, entre US\$ 100 e US\$ 200 mensais, desde o ano passado.

Alguns armadores se recusam a ajudá-los a voltar para casa ou só permitem o retorno caso abram mão de salários atrasados. Alguns marinheiros relatam ter apenas uma refeição diária de arroz ou lentilhas e contam com poucos minutos de internet para falar com familiares ou pedir ajuda externa, acrescentou Arrachedi.

“Eles precisam de uma intervenção coletiva porque são fundamentais para nossas economias e cadeias de suprimento, além de serem civis”, afirmou.

Países do Golfo vêm tentando ajudar facilitando suprimentos e trocas de tripulação.

“Para um marinheiro preso em águas incertas, a coisa mais importante do mundo é saber que existe um porto seguro ao qual pode chegar”, disse Suliman Almazroua, presidente da Autoridade Portuária Saudita.

Segundo ele, a autoridade ajudou centenas de navios com fornecimento de alimentos, água potável, combustível e medicamentos, além de auxiliar mais de 500 marinheiros a deixarem suas embarcações.

Almazroua afirmou que as mensagens de agradecimento enviadas por trabalhadores que conseguiu retirar dos navios são a parte mais gratificante de seu trabalho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/05/2026

IMPORTAÇÕES BATEM RECORDE E AQUECEM NEGÓCIOS NO BRASIL

Importações brasileiras bateram recorde em 2025, segundo o MDIC. O avanço amplia a atenção das empresas sobre custos, tributos, logística e gestão das operações internacionais.

Por Dino — São Paulo



Marcus Roberto de Carvalho Mauricio — Foto: Marcus Roberto de Carvalho Mauricio

As importações brasileiras alcançaram o maior patamar da série histórica em 2025. Segundo dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC), as compras externas chegaram a US\$ 280,4 bilhões, valor 6,7% superior ao registrado em 2024 e quase US\$ 8 bilhões acima do recorde anterior, de 2022.

O desempenho fez parte de um movimento mais amplo no comércio exterior. Em 2025, a corrente de comércio brasileira, soma de exportações e importações, chegou a US\$ 629,1 bilhões, também o maior patamar já registrado. De acordo com o MDIC, as importações de bens de capital cresceram 23,7%, enquanto bens intermediários avançaram 5,9% e bens de consumo tiveram alta de 5,7%. As compras originárias da China cresceram 11,5% no período.

O avanço também aparece na quantidade de empresas envolvidas em operações internacionais. O número de empresas importadoras no Brasil chegou a 60.115 em 2025, crescimento de 7,6% em relação ao ano anterior, o que representa 4.238 empresas a mais. Entre empresas de menor porte, a expansão foi de 9,5%, com 2.624 novas importadoras.

Para Marcus Roberto, fundador e porta-voz da Usecomex, o recorde nas importações mostra que a compra internacional vem se tornando parte da rotina de um número maior de empresas brasileiras.

"O dado de importações recordes mostra que comprar do exterior já faz parte da estratégia de mais empresas no Brasil. Para negócios menores, especialmente no e-commerce, o desafio não está apenas em encontrar fornecedor, mas em entender o custo total antes de transformar uma compra internacional em estoque", afirma.

Na prática, a importação envolve variáveis que vão além do preço negociado com o fornecedor. Câmbio, frete internacional, seguro, tributos, armazenagem, desembaraço aduaneiro, transporte interno e classificação fiscal podem alterar o custo final de uma operação. Para empresas que atuam com revenda, distribuição ou marketplaces, esses fatores influenciam diretamente a margem e a formação do preço de venda.

A consulta a bases públicas também passou a fazer parte do planejamento de empresas que acompanham o comércio exterior. O Comex Stat, sistema oficial de estatísticas do governo federal, permite realizar consultas detalhadas sobre exportações e importações brasileiras, com dados desde 1997. A base pode apoiar análises por período, produto, origem, destino e outros recortes ligados às operações internacionais.

No entanto, mesmo com informações disponíveis, parte das empresas ainda encontra dificuldade para transformar dados, documentos e custos em uma visão operacional organizada. E, nesse contexto, surgem ferramentas voltadas à gestão da importação, especialmente para negócios que precisam acompanhar produtos, pedidos, simulações, documentos e etapas da operação em um único ambiente.

"A Usecomex organiza informações para que a empresa consiga enxergar custos, documentos, etapas e impactos financeiros com mais clareza. Importar não é apenas comprar fora. É planejar custo, prazo, tributação, logística e margem antes que a operação avance", explica Marcus Roberto.

Com importações em patamar recorde e mais empresas participando das compras externas, a gestão das operações internacionais passa a ocupar espaço maior nas decisões de negócios. Para pequenas e médias empresas, especialmente aquelas ligadas ao comércio digital, a previsibilidade de custos e o acompanhamento das etapas da importação tendem a ser fatores cada vez mais relevantes para competir em um mercado de margens pressionadas.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 22/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INDÚSTRIA OFFSHORE TEM FORTE DEMANDA POR FPSOS, SISTEMAS SUBSEA E SERVIÇOS ESPECIALIZADOS, DIZ SECRETÁRIO

Da Redação *Offshore* 22/05/2026 - 19:14



O secretário nacional de petróleo, gás natural e biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), Renato Dutra, destacou na última quarta-feira (20) o crescimento do segmento offshore no Brasil, com previsão de alcançar 100 bilhões de dólares em investimentos no período entre 2024 e 2026. Durante o FPSO Brazil Congress 2026, encontro internacional com representantes do setor para discutir a indústria de petróleo e gás natural no mundo realizado no Rio de Janeiro, ele ressaltou a forte demanda por navios-plataforma (FPSOs), sistemas submarinos e serviços especializados, além da ampliação das

oportunidades para fornecedores e empresas que atuam em toda a cadeia de suprimentos offshore.

Dutra destacou os resultados das rodadas do Leilão de Áreas Não Contratadas, em 2025, com 34 blocos arrematados no 5º Ciclo de Oferta Permanente de Concessão, arrecadação de R\$ 989,3 milhões em bônus de assinatura e previsão de investimentos exploratórios mínimos de R\$ 1,46 bilhão. Informou ainda que, no regime de partilha, cinco blocos foram arrematados, com investimentos mínimos de R\$ 451,5 milhões, e que os leilões da PPSA venderam 74,5 milhões de barris, com arrecadação estimada em R\$ 28 bilhões.

O secretário citou ainda que entre as perspectivas do país para 2026 estão o 6º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão, o 4º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha e o 6º Leilão de Petróleo da União. E destacou a expectativa de venda de 106,5 milhões de barris da parcela da União, maior volume já ofertado pelo offshore brasileiro.

Evolução

Também nesta semana, o gerente de desenvolvimento de negócios da Modec no Brasil, Rodrigo Rocha, destacou que os FPSOs evoluíram ao longo das últimas décadas para atender às novas demandas da indústria global de petróleo e gás, em um cenário marcado pela busca por maior eficiência operacional, redução de emissões e desenvolvimento de projetos cada vez mais complexos

Durante o evento 'FPSO Expo Brasil', no Rio de Janeiro (RJ), Rocha abordou o papel estratégico do Brasil no desenvolvimento de campos petrolíferos offshore e a consolidação do país como um dos principais mercados globais para FPSOs. Ele reforçou como a experiência acumulada pela indústria offshore contribuiu para o aprimoramento contínuo das operações, impulsionando soluções mais eficientes, confiáveis e alinhadas aos desafios atuais do setor.

“A indústria offshore vive um momento de evolução importante. O desenvolvimento de FPSOs mais eficientes, com maior capacidade operacional e soluções voltadas à redução de emissões, será cada vez mais relevante para a competitividade dos projetos”, afirmou Rocha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/05/2026

CMA CGM APURA RECEITA DE US\$ 13,2 BILHÕES NO 1º TRIMESTRE

Da Redação Navegação 22/05/2026 - 18:54



O grupo CMA CGM informou, nesta sexta-feira (22), seu balanço do primeiro trimestre de 2026 e que a receita total atingiu 13,2 bilhões de dólares, 0,2% menor que a do mesmo período do ano passado. O Ebitda alcançou US\$ 2,1 bilhões, com queda de 31,6%, o que representou margem Ebitda de 16%, com redução de 7,3% na comparação com os três primeiros meses de 2025.

No primeiro trimestre de 2026, segundo o grupo, o volume transportado foi de 5,9 milhões de TEUs, 1,5% acima do do mesmo período de 2025. A receita com transporte marítimo alcançou oito bilhões de dólares, com queda de 8,5%, atribuída principalmente à receita média por TEU, de 1.351 dólares e redução de 9,8% em relação ao ano anterior.

O Ebitda ficou em 1,5 bilhão de dólares, frente a 2,5 bilhões de dólares no primeiro trimestre de 2025. A margem Ebitda caiu 10,3%, para 18,6%, o que, segundo a CMA CGM, foi consequência de fretes mais baixos em comparação com o ano anterior, apesar da recuperação das taxas spot no final do trimestre.

A receita resultante de operações logísticas atingiu 4,6 bilhões de dólares no primeiro trimestre de 2026, com alta de 6,6% em comparação com o mesmo período de 2025. No segmento, o Ebitda alcançou 330 milhões de dólares, com queda de 17,2% em comparação com o primeiro trimestre de 2025. Já a margem Ebitda ficou em 7,2%, índice 2,1% menor que no ano anterior.

A empresa informou ainda que a receita de outras atividades aumentou 59,1% no primeiro trimestre de 2026, atingindo 1,3 bilhão de dólares. O Ebitda alcançou 294 milhões de dólares, com aumento de 90% em comparação com os três primeiros meses de 2025, correspondendo a margem de 22,9%, com aumento de 3,7%.

Oriente Médio

De acordo com o grupo, as tensões no Oriente Médio, provocadas pela guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã, continuam impactando o transporte marítimo e sendo fator de desequilíbrio no mercado e nos custos operacionais, especialmente pela alta dos preços do petróleo e às variações nas taxas de frete. A empresa informou que espera contornar as dificuldades com a diversificação de suas atividades e a flexibilidade de sua rede, apoiadas por sua posição financeira, definida como sólida.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/05/2026

CHUVAS E RECUPERAÇÃO DA UMIDADE FAVORECEM PRODUÇÃO AGRÍCOLA EM PARTE DAS REGIÕES, AVALIA CONAB

Da Redação Economia 22/05/2026 - 18:56

O Boletim de Monitoramento Agrícola, divulgado na quinta-feira (21) pela Companhia Nacional (Conab), informa que chuvas mais regulares em parte das regiões Norte, Nordeste e Sul favoreceram o desenvolvimento das lavouras brasileiras de 1º a 21 de maio. O levantamento ressalta, no entanto, que a predominância de tempo seco no centro do país, incluindo áreas do Matopiba, que abrange os

estados do Maranhão, de Tocantins, do Piauí e da Bahia, manteve a restrição hídrica principalmente para a segunda safra do milho semeada mais tarde.



Segundo o levantamento, os maiores volumes de precipitação foram registrados no norte da região Norte, no leste do Nordeste e em parte da região Sul. De acordo com a Conab, a elevação da umidade no solo favoreceu o desenvolvimento da segunda safra do milho no Pará e no Paraná, além de possibilitar o início da semeadura do feijão e da terceira safra do milho terceira safra em áreas do Sertão, que inclui Sergipe, Alagoas e Bahia. Ainda segundo a Companhia, em Mato Grosso do Sul, parte de Mato Grosso e em São Paulo, as chuvas associadas às temperaturas menores também contribuíram para a manutenção

da umidade e para o desenvolvimento da maioria das lavouras.

A Conab explicou que os dados analisados pela indicam condições satisfatórias na maior parte das regiões produtoras e que o índice de vegetação evoluiu de forma próxima à safra passada em boa parte das áreas monitoradas, aproximando-se ou até superando os maiores valores registrados no ciclo anterior em algumas localidades. Mato Grosso do Sul e Paraná apresentaram recuperação do índice em razão da maior regularidade das chuvas ao longo de maio.

Para o trigo, o boletim aponta boas condições das lavouras no Paraná, favorecidas pela redução das temperaturas. Em Mato Grosso do Sul e São Paulo, as condições meteorológicas seguem positivas para o desenvolvimento da cultura. Já em Goiás e Minas Gerais, o cenário permanece em atenção devido à deficiência hídrica e às temperaturas elevadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/05/2026

CNA TEM EXPECTATIVA DE QUE FERROGRÃO VIRE LOGO REALIDADE E DESAFOGUE ESCOAMENTO DE GRÃOS DO CENTRO-OESTE

Por Nelson Moreira Portos e logística 22/05/2026 - 16:56



Elisângela Pereira Lopes, assessora de infraestrutura e logística da confederação, espera que malha ferroviária comece a ser construída, o quanto antes, porque é crescente produção de grãos, principalmente soja e milho, no Mato Grosso

No dia seguinte à decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que, por 9 votos a 1, reconheceu a constitucionalidade da Lei 13.452/2017, que reduziu a área ambiental preservada do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para permitir a construção da Ferrogrão, a Confederação da Agricultura e da

Agropecuária do Brasil (CNA) manifestou, nesta sexta-feira (22), expectativa de que a ferrovia finalmente seja construída e desafogue o escoamento de grãos do Centro-oeste Brasileiro. A entidade colaborou com o processo como amicus curiae.

“A perspectiva é de que a Ferrogrão seja iniciada o quanto antes e não haja mais entraves a um empreendimento tão importantes para o Brasil”, afirmou Elisângela Pereira Lopes, assessora de infraestrutura e logística da CNA, à Portos e Navios. A ferrovia terá 933 quilômetros e vai ligar Sinop (MT) e Itaiutuba (PA), e um dos principais polos de grãos do país ao porto paraense de Miritituba.

Apesar de evitar fazer prognósticos sobre prazos para conclusão da ferrovia, Elisângela disse à reportagem que espera que a malha ferroviária seja construída logo porque é crescente a produção de grãos, principalmente soja e milho, no Mato Grosso e as previsões, com base em estimativas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), são de que até 2034 o volume total passe das 110 milhões de toneladas atuais para 149 milhões de toneladas.

Ela explicou que, enquanto um caminhão pode carregar 40 toneladas, cada vagão tem capacidade para 16 mil toneladas e, por isso, a nova via será fundamental para que a infraestrutura de transporte acompanhe o crescimento da safra e garanta a chegada dos produtos aos portos, de onde poderão ser embarcados para o comércio exterior.

A expectativa da assessora da CNA é de que o processo que levará ao leilão para concessão da ferrovia seja ágil, já que há estudo recente, entregue em julho de 2025, que fez levantamento de todos os aspectos envolvidos com a construção. “O Ministério dos Transportes tem subsídios suficientes para fazer o leilão. E a gente precisa para ontem que ele seja feito”, afirmou.

Além do aumento da capacidade de movimentação de grãos, a ferrovia será importante aliado para o agronegócio brasileiro e para o consumidor final porque permitirá reduzir em pelo menos 30% os custos de fretes. Além disso, explicou Elisângela, o uso da ferrovia será também um facilitador para os produtores porque reduzirá a necessidade de negociação com vários operadores. “Em vez de dezenas de empresas de transporte rodoviários, a negociação será com a ferrovia”, projetou.

Em comunicado divulgado na última quinta-feira (21), logo após a confirmação da decisão do STF, o Ministério dos Transportes (MT) confirmou que tem informações atualizadas sobre todos os aspectos envolvendo a concessão da ferrovia. “Nos últimos três anos, a pasta atualizou o projeto, agregou novos estudos, refinou informações técnicas, incorporou análise de custo-benefício e incluiu medidas de compensação ambiental que não constavam nas versões anteriores do empreendimento”, informou em nota.

Segundo o ministério, o estudo recente atende a exigências feitas pelos ministros do STF em relação à sustentabilidade ambiental do projeto da ferrovia. “Os estudos passaram a considerar de forma mais aprofundada as externalidades positivas do projeto, especialmente a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE)”, diz o comunicado do MT.

O ministério informou ainda que, visando o leilão e concessão da ferrovia, já atua em conjunto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na estruturação de soluções de financiamento de longo prazo para viabilizar o empreendimento. “Com o avanço dessa etapa e a decisão do STF, a pasta aguarda agora a apreciação do projeto pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para a publicação do edital”, explicou.

O ministério atua também, em conjunto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), na estruturação de soluções de financiamento de longo prazo para viabilizar o empreendimento. Com o avanço dessa etapa e a decisão do STF, a pasta aguarda agora a apreciação do projeto pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para posterior publicação do edital.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/05/2026

FERROGRÃO: STF VALIDA LEI QUE REDUZIU PARQUE NACIONAL NO PARÁ PARA VIABILIZAR FERROVIA

Por Danilo Oliveira Portos e logística 21/05/2026 - 22:06



Maioria dos ministros entendeu que processo legislativo que resultou na edição da lei não violou a Constituição e que norma não representa retrocesso ambiental

O Supremo Tribunal Federal (STF) declarou constitucional a lei que autorizou a redução da área protegida do Parque Nacional do Jamanxim, no Pará, para viabilizar a construção da Ferrogrão, ferrovia projetada para ligar o Norte do país a Mato Grosso, no Centro-Oeste. A decisão foi tomada na análise da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6553,



nesta quinta-feira (21).

A ação foi apresentada pelo Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) contra a Lei 13.452/2017, originada da conversão da medida provisória (MP) 758/2016. O argumento sustentado pela legenda é que a Constituição exige a edição de lei formal para a redução de áreas protegidas, e não autoriza que a matéria seja tratada por MP posteriormente convertida em lei. O partido também apontou retrocesso na proteção ambiental.

O julgamento começou em outubro de 2025 e foi retomado nesta quinta com o voto-vista do ministro Flávio Dino. Ele divergiu parcialmente do relator, ministro Alexandre de Moraes, ao propor condicionantes voltadas ao reforço das garantias ambientais e à proteção das populações afetadas pela obra. As diretrizes, porém, não obtiveram a adesão da maioria no plenário da Corte.

Prevaleceu o entendimento do ministro Alexandre de Moraes, relator do processo. Moraes entendeu que não houve irregularidade no processo legislativo que resultou na edição da lei nem retrocesso ambiental, já que a construção da ferrovia continua condicionada à obtenção de todas as licenças exigidas pelos órgãos competentes. O plenário também aderiu à proposta de autorizar o poder Executivo a compensar, por decreto, a área retirada do parque.

O voto do relator, apresentado no ano passado, foi acompanhado integralmente, naquela ocasião, pelo ministro Luís Roberto Barroso (aposentado). Na sessão desta quinta, seguiram o ministro Alexandre, nos mesmos termos, os ministros Cristiano Zanin, André Mendonça, Nunes Marques, Luiz Fux, Dias Toffoli e Gilmar Mendes. A ministra Cármen Lúcia não participou da sessão e, por isso, não votou.

Ficou vencido o ministro Edson Fachin, presidente da Corte, que julgava procedente a ADI. Para Fachin, a conversão da MP em lei não basta para atender à exigência constitucional aplicável aos casos de redução de áreas ambientalmente protegidas. “Isso nem de longe afasta os argumentos sobre a importância da ferrovia. A questão fundamental apenas é a observância dos ditames de proteção ambiental”, afirmou o ministro.

Para a Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA), que atuou no processo do Supremo como amicus curiae, a ferrovia irá reduzir os custos logísticos do transporte da produção agropecuária nas regiões Norte e Centro-Oeste do país onde estão 69,9% da produção de soja e milho do país, mas cujos portos do Arco Norte escoam 34% a produção desses grãos.

A CNA destacou que acompanhou juridicamente e institucionalmente todo o processo de viabilização legislativa, regulatória e econômica dessa concessão junto aos três poderes. A confederação avalia que a ferrovia representa um passo essencial para a consolidação da atividade agrícola nessa região do país, garantindo o crescimento da produção e a redução da pressão de transporte pelas rodovias federais.

Na visão da CNA, a Ferrogrão será protagonista na solução de gargalos de infraestrutura e transporte no escoamento da produção agropecuária. A expectativa é de que haverá redução dos custos logísticos a partir da aceleração das exportações de grãos no Arco Norte.

O projeto da Ferrogrão, que prevê 933 quilômetros de extensão, ainda terá que cumprir todas as exigências legais e conseguir autorizações necessárias para ser viabilizado, permitindo a construção da ferrovia entre Sinop (MT) e Itaituba/Miritituba (PA). De acordo com o Ministério dos Transportes, a Ferrogrão possui potencial para movimentar 66 milhões de toneladas por ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/05/2026

ESPERA POR REGRAS DOS NAVIOS SUSTENTÁVEIS GERA INSEGURANÇA PARA AFRETAMENTOS, AVALIA ABAC

Por Danilo Oliveira Navegação 21/05/2026 - 20:34



Para associação, impacto sobre cabotagem não foi maior porque demanda por navios foi menor em relação ao começo de 2025. MPor prevê publicação do texto no segundo semestre de 2026

Quase um ano após a publicação do decreto 12.555/2025, que regulamenta a Lei que cria o programa BR do Mar (14.301/2022), empresas de navegação ainda aguardam a publicação da portaria do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) sobre embarcações sustentáveis. O decreto, de julho do ano passado, prevê que os navios afretados a casco nu sem necessidade de lastro e navios afretados a tempo, via BR do Mar, terão que atender às regras desta portaria, que vai trazer especificações técnicas desses ativos.

A consulta pública da portaria de embarcações sustentáveis para a cabotagem brasileira foi aberta em novembro de 2025, durante a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP30), em Belém (PA). O escopo, elaborado em parceria entre o MPor e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), prevê critérios ambientais, sociais e de eficiência energética para o enquadramento de embarcações sustentáveis, com o objetivo de incentivar o uso de combustíveis limpos, tecnologias de baixo carbono e boas práticas trabalhistas no setor.

O receio do segmento de cabotagem é que o texto agregue exigências de uma série de certificados e documentos, por exemplo, que possam dificultar o atendimento dos requisitos pelas empresas, além de elevar custos para contratar as embarcações, o que prejudicaria, inclusive, as possibilidades de ampliação da frota.

Com o fim gradual da exigência de lastro em tonelagem para afretamento estabelecido pela Lei 14.301/2022, a partir de 2026, já não existe mais nenhum limite de quantidade de embarcações para as empresas que desejarem afretar no exterior. No entanto, como existe a previsão no decreto que a embarcação precisa ser sustentável, a ausência da portaria gera dúvidas no planejamento dos afretamentos e da composição das frotas.

Para a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), a indefinição sobre as especificidades desses navios provoca insegurança para novos contratos de afretamento nessas modalidades. A associação entende que o impacto só não é maior porque a atividade não está com tanta demanda de navios como estava no primeiro trimestre de 2025. “Essa trava da portaria de navio sustentável, felizmente, não pegou o momento crítico de crescimento da cabotagem, senão certamente deixaria carga no cais”, disse à Portos e Navios o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

De acordo com a Abac, o crescimento de 7% da cabotagem nos três primeiros meses de 2026 não foi tão expressivo como em outros trimestres, sem falar no feeder que registrou queda de 30% nos dados mais recentes. “Esperamos retomar esse crescimento, mas estamos limitados. Não podemos afretar sem a definição do que é o navio sustentável”, afirmou Resano.

Previsão de publicação

Em evento nesta quinta-feira (21), o MPor prometeu que a publicação da portaria está prevista para o segundo semestre de 2026. Durante a apresentação dos resultados da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN/MPor) no biênio 2025-2026, nesta quinta-feira (21), em Brasília, o secretário nacional de hidrovias e navegação, Otto Burlier, informou que a publicação da portaria está prevista para o segundo semestre de 2026. Em sua fala, ele defendeu que a pasta vem trabalhando fortemente para regulamentar o programa de estímulo à cabotagem nos últimos dois anos.

"Estamos agora finalizando a construção da última etapa para estar 100% em eficácia o programa BR do Mar, que é a portaria de embarcação sustentável. É mais uma iniciativa que está sendo construída

a várias mãos — não só dentro de governo, mas com toda a sociedade e com todos os atores que, de alguma forma, têm interesse nessa iniciativa para ajudar a desenvolver e potencializar a cabotagem no Brasil”, afirmou Burlier.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/05/2026

VAST E PETRONAS LANÇAM PROJETO PARA CONSERVAÇÃO DE AVES MARINHAS EM TERMINAIS

Da Redação Portos e logística 21/05/2026 - 21:47



A Vast Infraestrutura e a Petronas Brasil anunciaram, nesta quinta-feira (21), o desenvolvimento em parceria de projeto de pesquisa para criar um modelo de gestão e conservação de aves marinhas que vivem em terminais portuários. As empresas informaram que a pesquisa será feita com investimentos de R\$ 3,8 milhões em recursos dos compromissos de PD&I da Petronas Brasil, em conformidade com as exigências da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O objetivo é desenvolver metodologia replicável de gestão e monitoramento que permita a reprodução de espécies ameaçadas em paralelo às operações portuárias. O modelo será baseado no Projeto Aves do Açú, iniciativa da Vast Infraestrutura executada pela consultoria Braço Social, com o apoio da Petronas Brasil, em 2024.

A Vast explicou que desde 2022 desenvolve soluções para permitir a coexistência entre suas operações e a reprodução das espécies trinta-réis-de-bico-vermelho e do trinta-réis-de-bico-amarelo. Segundo a empresa, aproximadamente 500 ninhos de trinta-réis-de-bico-vermelho foram identificados, monitorados e protegidos no terminal.

Além disso, a partir de 2024, foi registrada a formação de uma colônia de reprodução de trinta-réis-de-bico-amarelo. Desde então, tem sido possível conciliar a reprodução de cerca de 6.500 indivíduos dessa espécie com as atividades operacionais no terminal T-Oil da Vast.

A nova fase do projeto inclui a integração de múltiplas frentes de pesquisa, como parâmetros reprodutivos e demográficos, dinâmica espacial e padrões de migração, ecologia trófica e o status sanitário das aves. Entre as inovações planejadas está o uso de dispositivos GPS miniaturizados para rastreamento remoto das aves, permitindo o mapeamento de rotas migratórias, áreas de alimentação e padrões de uso do espaço marinho, para identificação de sobreposições entre essas áreas e atividades humanas, como pesca, exploração de petróleo e gás, operações portuárias e futuros desenvolvimentos de usinas eólicas offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/05/2026

FERROPORT REDUZ EM 94% EMISSÕES DE GEE E EM 21% USO DE ÁGUA NA OPERAÇÃO, APONTA RELATÓRIO

Da Redação Portos e logística 21/05/2026 - 21:35



A Ferroport, operadora do terminal de minério de ferro no Porto do Açú, em São João da Barra, no Norte do Rio de Janeiro, anunciou nesta quinta-feira (21), ao divulgar o seu Relatório de Sustentabilidade 2025, 94% de redução das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) em relação ao ano de 2021, com uso de 100% de energia elétrica renovável, por meio de geração eólica, além avanços relevantes em seu plano de descarbonização. Informou ainda que reduziu em

20,7% o consumo de água subterrânea, de 47,73 megalitros em 2022 para 37,85 megalitros em 2025, preservando mananciais locais.

O boletim ressalta que a companhia embarcou 24,4 milhões de toneladas de minério de ferro em 2025 e avançou na automação de pátio e na gestão de ativos. Edenilson Sanches, gerente de sustentabilidade da Ferroport, afirmou que foram feitos investimentos em projetos de gestão ambiental, eficiência operacional e desenvolvimento social, contribuindo para preservar recursos naturais e promover impactos positivos locais.

A Ferroport relatou que teve adesão de 93% de seus colaboradores na pesquisa Great Place to Work (GPTW) e de 92% no Índice de Confiança. Esses resultados, explicou a empresa, a colocaram na 13ª posição no ranking estadual 2025 entre as melhores empresas para se trabalhar. A operadora diz ainda que a adesão dos colaboradores nos programas de saúde e qualidade de vida chegou a 75,5%. E que também construiu o seu plano de cultura de segurança, reforçando o compromisso com ambiente de trabalho cada mais seguro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/05/2026

EVENTO DE 2 ANOS DA SECRETARIA DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO APRESENTA PLANOS PARA SETOR

Por Nelson Moreira Navegação 21/05/2026 - 21:01



Agentes destacaram crescimento dos volumes de cargas transportados por hidrovias, programa de concessões desses corredores logísticos e listaram investimentos em dragagem para melhorar navegação em rios da Amazônia

A cerimônia para comemorar os dois anos de criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN) do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), nesta quinta-feira (21), que foi anunciada como apresentação dos resultados do biênio da pasta, serviu também para tratar dos projetos previstos para o setor hidroviário. O titular da secretaria, Otto Burlier, disse que o crescimento do volume de cargas transportado por hidrovias cresceu 12% em 2025, na comparação com o ano anterior.

Segundo Burlier, houve avanços principalmente no transporte de contêineres em rotas de cabotagem. Ele destacou que em 2025 foram investidos R\$ 529 milhões em melhorias, mas reconheceu que o uso de hidrovias no país ainda está aquém da capacidade que pode ser usada. “O Brasil ainda usa muito pouco suas hidrovias”, ponderou. O secretário listou, entre as obras feitas para melhorar as condições do transporte hidroviário, as dragagens do Rio Amazonas, em Manaus e em Itacoatiara, e no Rio Solimões, em Coari e em Codajás, no Amazonas, e no Rio Madeira, em Porto Velho, em Rondônia. Citou também operação e manutenção de eclusas na Bahia, no Pará, no Mato Grosso do Sul, em São Paulo e no Rio Grande do Sul.

Burlier apresentou também os projetos que estão previstos para hidrovias nos próximos anos, entre os quais os derrocamentos do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, no Pará, com início ainda em 2026 e prazo de conclusão de três anos, e em trechos do Rio Tietê, em Nova Avanhandava, em São Paulo, que deve terminar em junho. Ele anunciou também que a secretaria planeja, em parceria com a Marinha e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), obras para garantir a navegação na região Norte se forem confirmadas a estiagem e a queda do nível dos rios no segundo semestre de 2026.

O secretário anunciou que, na próxima semana, será iniciada a ampliação do Terminal Hidroviário de Manaus, o 'Manaus Moderno', com investimentos de R\$ 876 milhões para melhorar as condições de transporte de passageiros e de cargas na região. Além disso, anunciou a assinatura de contrato de R\$



650 milhões para aportes em operação e manutenção em outros terminais fluviais no Amazonas, em Rondônia e em Roraima. Burlier prevê que, em 2026, será concluído o processo de concessão da Hidrovia do Rio São Francisco. Já para 2027, de acordo com o secretário, estão previstos os leilões das hidrovias dos rios Parnaíba, Paraguai, Tocantins, Rio Verde, Tapajós e Madeira e também da Lagoa Mirim.

PGO

No mesmo evento, o CEO da MoveInfra, Roney Glanzmann, anunciou que a entidade, em parceria com empresas e entidades ligadas à logística de transportes, iniciou estudo sobre o Plano Geral de Outorgas (PGO). Segundo Glanzmann, o trabalho será concluído em até 100 dias com o objetivo de levantar dados técnicos para divulgar os benefícios que a sociedade terá com a concessão de hidrovias.

Glanzmann explicou que o objetivo é usar os resultados do estudo em peças de comunicação para esclarecer como o Programa de Concessão de Hidrovias será positivo para o país, para o setor produtivo, para as comunidades ribeirinhas e para todos que dependem dos rios. “A gente começa com dados técnicos, demonstrando a importância econômica, social e ambiental do programa”, disse.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Frederico Dias, também ressaltou a importância do Programa de Concessão de Hidrovias. Ele lembrou que o transporte aquaviário é “estruturalmente complexo”, porque depende dos outros modais e de articulações e enfrenta resistências. Dias argumentou, no entanto, que o momento é bom para avançar na concessão das hidrovias porque, segundo ele, “o setor aquaviário está ordem do dia”. Disse ainda que o contexto está a favor do desenvolvimento do transporte aquaviário, que é mais eficiente e mais barato e o que demanda menos investimentos. “A estrutura aquaviária está naturalmente pronta e depende de algumas melhorias”, afirmou.

Dias classificou como projeto de Estado o da concessão das hidrovias e disse que o melhor caminho para o país é que elas sejam assumidas e administradas por grupos privados. “A gente tem clareza que precisamos do transporte aquaviário e que a melhor opção é ter gestão profissional e, principalmente, ter um dono, um responsável pela hidrovia”, defendeu o diretor-geral da Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/05/2026



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: 22/05/2026