

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCOSHIPING

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

Edição 086/2026  
Data: 26/05/2026



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
MISSÃO PORTO & MAR NA CHINA INICIA AGENDA COM FOCO EM INOVAÇÃO E NEGÓCIOS .....	4
CHINA SURPREENDE PELA ORGANIZAÇÃO, AVANÇOS, TECNOLOGIA E SEGURANÇA; CONHEÇA.....	6
CHINA UNE CONSUMO POPULAR, LUXO E TECNOLOGIA EM NOVO MODELO DE VAREJO; CONHEÇA .....	8
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>11</b>
PEDIDO DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL À ANTAQ GERA ALERTA EM SUAPE.....	11
NORDESTE GANHA LINHA DE CRÉDITO PARA DUTOVIAS DE GÁS E HIDROGÊNIO .....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>14</b>
CORREIOS USAM INFRAESTRUTURA FLUVIAL PARA GARANTIR INCLUSÃO SOCIAL E INTEGRAÇÃO NA AMAZÔNIA .....	14
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>15</b>
EDITORIAL – O FUTURO DA MALHA SUL EXIGE CONSENSO E NÃO FRAGMENTAÇÃO .....	15
OPINIÃO – ARTIGOS - A UNIÃO ESTÁVEL QUE A LEI PORTUÁRIA DESCONHECIA .....	16
POLÍTICA - FIM DA 6X1: GOVERNO ATINGE METAS EM PARECER .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
POLÍTICA - ENTENDA OS PRINCIPAIS PONTOS DO RELATÓRIO DO FIM DA 6X1 .....	19
POLÍTICA - ELEIÇÕES: PL NÃO COGITA RETIRAR FLÁVIO BOLSONARO DA DISPUTA .....	21
POLÍTICA - SENADOR TENTAR FALAR COM TRUMP NOS EUA.....	22
POLÍTICA - QUEM VOTAR EM FLÁVIO ENTREGARÁ ELEIÇÃO A LULA, DIZ ZEMA .....	22
POLÍTICA - CAIADO MANDA INDIRETA E PEDE UNIÃO .....	23
TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 59,3 MILHÕES DE TONELADAS NO QUADRIMESTRE .....	24
TRANSPORTES – PORTOS - APS NÃO QUER MODELO DE PARANAGUÁ PARA CONCESSÃO DO CANAL .....	25
TRANSPORTES – PORTOS - UNIVALI E PORTO DE ITAJAÍ FIRMAM CONVÊNIO PARA ESTUDOS SOBRE RETIRADA DO NAVIO PALLAS .....	25
TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DISCUTEM ADAPTAÇÃO PARA AVANÇO DA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE.....	26
TRANSPORTES – FERROVIAS - GOVERNADORES DO CODESUL ASSINAM OFÍCIO CONTRÁRIO A FRAGMENTAÇÃO DA MALHA SUL .....	27
TRANSPORTES – RODOVIAS - LEILÃO DA ROTA DOS SERTÕES ATRAI TRÊS PROPOSTAS E MARCA RETORNO DA ODEBRECHT.....	28
TRANSPORTES – AEROPORTOS - NOVO TERMINAL DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ RECEBERÁ R\$ 34,9 MILHÕES .....	29
TRANSPORTES - INFRAESTRUTURA - OPINIÃO - SEM SOBERANIA ECONÔMICA, A AMAZÔNIA CONTINUARÁ SENDO EXPLORADA.....	30
BRASIL EXPORT - SANTOS EXPORT DISCUTIRÁ DESAFIOS LOGÍSTICOS DO SETOR PRODUTIVO DE SP.....	31
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026.....	32
PETRÓLEO E GÁS - ENTIDADES QUESTIONAM ISENÇÃO FISCAL PARA REFINO NA ZONA FRANCA .....	32
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS ANUNCIA INVESTIMENTOS NO AM.....	33
MINERAÇÃO - GOVERNO QUER ATRAIR INVESTIMENTOS EXTERNOS PARA MINERAIS CRÍTICOS .....	34
MINERAÇÃO - LULA DIZ QUE BRASIL AINDA PRECISA MAPEAR 70% DO TERRITÓRIO PARA PESQUISA MINERAL .....	35
COMUNICAÇÃO & MARKETING - A MARCA PESSOAL EM UM PAÍS POLARIZADO .....	35
COMÉRCIO EXTERIOR - BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,536 BILHÃO NA 3ª SEMANA DE MAIO.....	37
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE SUCATA DE ALUMÍNIO CRESCE 51% EM 5 ANOS .....	37
COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO CONVERSA COM A CHINA PARA REVER COTA DE EXPORTAÇÃO .....	38
COMÉRCIO EXTERIOR - PAÍSES ENVIAM LIMITE DE ARROZ E OVOS À EU.....	39
COMÉRCIO EXTERIOR - EUA E PERU FECHAM ACORDO PARA SETORES-CHAVE.....	39
FINANÇAS - IBOVESPA ENCERRA NA MÁXIMA DO DIA, PERTO DOS 178 MIL PONTOS.....	40
FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE QUEDA, AINDA ACIMA DOS R\$ 5.....	40
JUSTIÇA - DEFESA DE MÁRIO FRIAS NEGA AO STF TRIANGULAÇÃO DE EMENDAS .....	41
JUSTIÇA - MESSIAS VOLTA DE FÉRIAS APÓS REJEIÇÃO .....	42
JUSTIÇA - CONDENADOS PELO ASSASSINATO DE MARIELLE SEGUEM PRESOS.....	43
JUSTIÇA - STF BUSCA SAÍDA PARA AÇÃO CONTRA MORAES.....	43
JUSTIÇA - PENDURICALHOS: FACHIN E ALCOLUMBRE SE REÚNEM .....	44
PORTUGAL - NOVA LEI FAVORECE TITULARES DE RESIDÊNCIA CPLP NA CONTAGEM PARA CIDADANIA PORTUGUESA.....	44
INTERNACIONAL - RÚSSIA AVISA OS EUA PARA TIRAREM SEUS DIPLOMATAS DE KIEV .....	46
INTERNACIONAL - KHAMENEI SOFREU SÓ FERIMENTOS LEVES, DIZ IRÃ .....	46
INTERNACIONAL - RODRIGO PAZ VAI REDUZIR O PRÓPRIO SALÁRIO .....	47



<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>47</b>
LULA ADMITE QUE BR-319 ESTÁ EM ÁREA 'MUITO SENSÍVEL DA AMAZÔNIA', MAS DIZ QUE OBRA TERÁ 'MAIOR CUIDADO AMBIENTAL DO MUNDO' .....	47
EQUIPE ECONÔMICA NEGOCIA VALOR MENOR E ESCALONAMENTO PARA EVITAR IMPACTO DE R\$ 50 BI EM MUDANÇAS NO MEI .....	49
MOTTA DEFENDE 'SOLUÇÃO CONJUNTA A QUATRO MÃOS' PARA SOCORRER O BRB APÓS TRANSAÇÕES COM O MASTER .....	50
EQUATORIAL E CONSÓRCIO DA AEGEA APRESENTAM OFERTA PELA COPASA .....	51
BRASIL REGISTRA DÉFICIT DE US\$ 1,8 BILHÃO NAS CONTAS EXTERNAS EM ABRIL, SEGUNDO O BC .....	52
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>53</b>
FIM DA ESCALA 6X1 PODE AFETAR PRODUTIVIDADE E REDUZIR CAPACIDADE DE CRESCIMENTO, DIZEM ECONOMISTAS .....	53
MERCOSUL-UE: ARGENTINA E URUGUAI ESGOTAM COTAS DE ARROZ E OVOS E ACENDEM ALERTA NO BRASIL .....	54
STF VIRA PRINCIPAL PLANO DO DISTRITO FEDERAL PARA COBRIR ROMBO DO MASTER NO BRB .....	55
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>57</b>
BALANÇA COMERCIAL DE BENS REGISTROU SUPERÁVIT DE US\$ 9,707 BI EM ABRIL, MAIOR DA SÉRIE PARA O MÊS, DIZ BC ...	57
CORREDOR VERDE EXIGE QUE TODA A CADEIA MARÍTIMA SE MOVA AO MESMO TEMPO .....	57
MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,95% NA BOLSA DE DALIAN .....	59
<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>59</b>
ALCOLUMBRE DIZ AO GOVERNO QUE NÃO CRIARÁ PROBLEMA PARA FIM DA ESCALA 6X1 .....	59
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>61</b>
CUSTO COM BUNKER SUBIU MAIS DE 100% APÓS INÍCIO DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO .....	61
<b>MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>62</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	62



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MISSÃO PORTO & MAR NA CHINA INICIA AGENDA COM FOCO EM INOVAÇÃO E NEGÓCIOS

Comitiva visita polos tecnológicos e amplia conexões com empresas chinesas  
*Por Alexandre Lopes, enviado à China 26 de maio de 2026 às 07:06*



**Comitiva conhece Parque Científico de Zhongguancun, sede da Baidu e superfábrica da Baic em agenda focada em mobilidade elétrica e oportunidades comerciais (Alexandre Lopes/AT)**

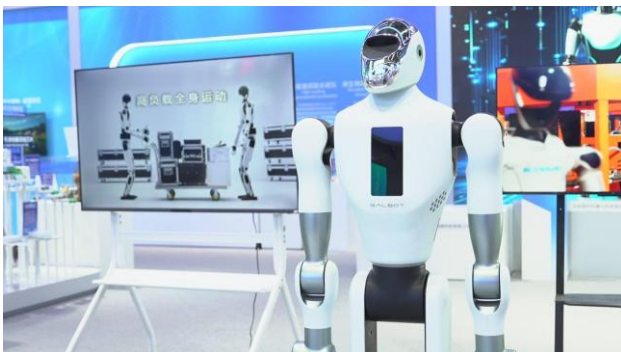
A Missão Internacional Porto & Mar 2026 iniciou, nesta segunda-feira (25), sua agenda técnica na China com uma imersão em alguns dos principais ambientes de inovação, inteligência artificial e desenvolvimento industrial do país. Empresários, executivos e autoridades brasileiras participaram de visitas ao Parque Científico de Zhongguancun, ao Centro de Operações e Desenvolvimento de Inteligência Artificial da Baidu e à superfábrica inteligente da montadora Baic em Pequim.

A agenda promovida pelo Grupo Tribuna colocou a comitiva diante de um cenário que ajuda a explicar o avanço acelerado da China em áreas como inteligência artificial, mobilidade inteligente, automação industrial, computação avançada e tecnologia aplicada à indústria e à infraestrutura.

Mas a missão deste ano vai além da observação tecnológica. Um dos principais focos da agenda internacional também é a geração de negócios, conexões comerciais e oportunidades de parceria entre empresários brasileiros e empresas chinesas que vêm ampliando presença global em diferentes setores da economia.

A primeira parada do dia foi no Parque Científico Zhongguancun, considerado o principal polo de inovação tecnológica da China e frequentemente comparado ao Vale do Silício, nos EUA.

Logo na chegada, os integrantes da missão se impressionaram com a dimensão e a imponência do complexo, marcado por arquitetura futurista e uma exposição altamente voltada à inovação tecnológica. O espaço reúne demonstrações ligadas a inteligência artificial, supercomputação, chips, veículos autônomos, robótica humanoide, computação quântica e tecnologia aeroespacial.



**Ao longo da visita, a comitiva teve contato com projetos considerados estratégicos para o futuro da China, incluindo robôs humanoides (Alexandre Lopes/AT)**

Mais do que um parque tecnológico, Zhongguancun funciona como um ecossistema completo de inovação, conectando universidades, centros de pesquisa, startups e grandes empresas de tecnologia em um ambiente voltado ao desenvolvimento científico e industrial.

Ao longo da visita, a comitiva teve contato com projetos considerados estratégicos para o futuro da China, incluindo robôs humanoides, sistemas inteligentes de cidades conectadas, chips nacionais, tecnologias quânticas e plataformas avançadas de inteligência artificial.



Um dos pontos que mais chamou atenção foi a dimensão da aposta chinesa em autonomia tecnológica. Os representantes do parque destacaram o esforço do país para reduzir dependências externas em áreas estratégicas, especialmente em semicondutores, inteligência artificial e computação de alto desempenho.

**Alberto Mourão (Divulgação)**

“É impressionante o quanto a China avançou em 15 anos. Eles estão preocupados em evoluir muito em pesquisas para várias áreas. Na saúde, por exemplo, isso inclui o tratamento de pacientes. Há também a mobilidade urbana, outro foco deles, com eletrificação maciça. São pesquisas em andamento para todas as áreas e muito avanço, com investimentos privados e estatais”, Alberto Mourão, prefeito de Praia Grande.



**Visitada pela comitiva, Baidu tem ampliado investimentos em inteligência artificial, se destacando na corrida tecnológica (Reprodução)**

**Direção autônoma impressiona brasileiros**

Depois de Zhongguancun, a programação seguiu com uma visita ao Centro de Operações e Desenvolvimento de Inteligência Artificial da Baidu, uma das maiores empresas de tecnologia da Ásia e frequentemente chamada de “Google chinesa”. Fundada em 2000, a Baidu se consolidou como uma das gigantes da internet e da inteligência artificial

na China.

Na apresentação, os integrantes da missão conheceram parte da trajetória da empresa e tiveram contato com projetos considerados estratégicos para o futuro da mobilidade e da inteligência artificial no país. Entre os destaques, estão as iniciativas ligadas ao Apollo, plataforma de direção autônoma desenvolvida pela companhia e utilizada em testes e operações de veículos inteligentes em cidades chinesas.

A experiência ganhou um componente ainda mais prático quando todos os integrantes da comitiva tiveram a oportunidade de participar de um passeio em carros autônomos desenvolvidos pela empresa. Sem motorista ao volante, os veículos circularam de forma totalmente automatizada, utilizando sensores, inteligência artificial e sistemas avançados de navegação para interpretar o ambiente urbano em tempo real.



A Baidu também vem ampliando investimentos em modelos avançados de inteligência artificial generativa e integração de sistemas inteligentes aplicados ao cotidiano urbano, reforçando o posicionamento da empresa como uma das protagonistas da corrida tecnológica global.

**Delegação brasileira teve a chance de ver parte do processo de produção de veículos da Baic (Alexandre Lopes/AT)**

**Ampliar presença global**

A última agenda do dia da Missão Internacional Porto & Mar 2026, do Grupo Tribuna, levou a delegação brasileira à superfábrica inteligente de alta tecnologia da Baic, uma das maiores montadoras da China e referência no desenvolvimento de veículos elétricos, automação industrial e mobilidade inteligente.

Os participantes da missão conheceram a gigantesca estrutura de produção da companhia e acompanharam parte do processo de fabricação de veículos de luxo, em um ambiente marcado por forte automação, robótica industrial e integração digital das linhas de montagem.

A Baic — sigla para Beijing Automotive Industry Corporation — está entre os maiores grupos automotivos chineses e atua globalmente nos segmentos de veículos de passeio, carros elétricos, caminhões, ônibus e mobilidade inteligente. O grupo também mantém parcerias industriais com marcas internacionais e vem acelerando investimentos em eletrificação e tecnologias de direção inteligente.

Durante a visita, os representantes da empresa destacaram o avanço da indústria automotiva chinesa na última década e os investimentos voltados à produção de veículos elétricos inteligentes, sistemas embarcados e plataformas conectadas. A expectativa da montadora é ampliar sua presença internacional nos próximos anos, incluindo o mercado brasileiro, que deve receber veículos da marca ainda este ano.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 26/05/2026*

## CHINA SURPREENDE PELA ORGANIZAÇÃO, AVANÇOS, TECNOLOGIA E SEGURANÇA; CONHEÇA

Comitiva brasileira vê um país moderno, conectado e mais complexo do que a imagem construída no Ocidente

*Por Alexandre Lopes, enviado à China 25 de maio de 2026 às 06:52*



*(Adobe Stock)*

Para muitos brasileiros, a imagem da China ainda costuma ser associada a clichês construídos ao longo de décadas: fábricas gigantescas, produtos baratos, excesso populacional e cidades caóticas. Mas a experiência prática de quem desembarca no país asiático revela uma realidade muito mais ampla, sofisticada e, em diversos aspectos, surpreendente.

Nos primeiros dias da Missão Internacional Porto & Mar 2026, promovida pelo Grupo Tribuna, integrantes da comitiva brasileira tiveram contato direto com uma China que desafia percepções simplificadas e impressiona pela combinação entre organização urbana, tecnologia, infraestrutura e eficiência cotidiana.



A sensação de segurança talvez seja um dos aspectos que mais chamam atenção nos primeiros deslocamentos pelas grandes cidades chinesas. Em regiões movimentadas de Pequim e Xangai, é comum ver moradores utilizando celulares, computadores e outros equipamentos de alto valor sem preocupação aparente, inclusive durante a noite e em áreas de intensa circulação.

***Em Pequim, percepção de segurança contrasta com a realidade brasileira (Adobe Stock)***

Para visitantes brasileiros, acostumados a uma realidade urbana mais insegura, o contraste é imediato. A percepção de tranquilidade ajuda a

transformar a experiência de caminhar pelas cidades, utilizar transporte público e circular em áreas turísticas e comerciais.

Outro ponto que surpreende é o nível de organização urbana. Mesmo em metrópoles com dezenas de milhões de habitantes, o fluxo parece funcionar de maneira coordenada. Ruas limpas, sinalização eficiente, transporte integrado e sistemas de mobilidade altamente estruturados fazem parte da rotina das cidades chinesas.



### ***Sistema de mobilidade estruturado facilita fluxo de pessoas na capital chinesa (Adobe Stock)***

O metrô é um dos principais exemplos dessa eficiência. Com linhas extensas, estações modernas e operação precisa, o sistema permite deslocamentos rápidos e ajuda a sustentar o funcionamento diário de centros urbanos em escala gigantesca.

### **Tecnologia e história**

Mas talvez seja a tecnologia aplicada ao cotidiano que provoque o maior impacto nos visitantes estrangeiros. Na

China, o celular se transformou em uma espécie de central da vida urbana.



### ***Telões em várias esquinas são pequeno exemplo da imersão tecnológica chinesa (Alexandre Lopes/AT)***

Pagamentos, compras, transporte, alimentação, reservas e diversos outros serviços são resolvidos digitalmente, muitas vezes em poucos segundos. Em muitos estabelecimentos, inclusive, o dinheiro físico praticamente desapareceu da rotina.

A digitalização também se espalha pela infraestrutura urbana. Sistemas inteligentes, sensores, monitoramento e plataformas integradas ajudam na gestão do trânsito, da mobilidade e dos serviços públicos, reforçando a imagem de um país que investe fortemente em inovação e conectividade.

Ao mesmo tempo, a modernização não eliminou a relação da China com sua própria história. Em meio aos edifícios futuristas, centros tecnológicos e avenidas monumentais, Pequim preserva templos centenários, parques históricos e bairros tradicionais que ajudam a manter viva parte importante da identidade cultural chinesa, preservando modos de vida, arquitetura e relações comunitárias que atravessaram gerações.



***Praça da Paz Celestial, em Pequim, é uma das maiores do mundo (Adobe Stock)***

### **Disciplina chama atenção em ambientes públicos**

Outro aspecto que impressiona quem visita a China é o comportamento coletivo em espaços públicos. Em estações, ruas e centros comerciais movimentados, observa-se um ambiente marcado por

disciplina, respeito às filas e organização do fluxo de pessoas, mesmo em locais de altíssima circulação.



### ***Locais com grande circulação em Pequim são bem organizados (Alexandre Lopes/AT)***

Nada disso diminui a percepção da grandiosidade chinesa. Pelo contrário. A escala das avenidas, dos edifícios, dos terminais de transporte e da própria movimentação urbana reforça a sensação de estar em um país que opera em dimensões pouco comuns para os padrões ocidentais.

Para muitos integrantes da Missão Internacional Porto & Mar 2026, a experiência acaba funcionando também como uma quebra de paradigmas. A China observada de perto se apresenta não apenas como a “fábrica do mundo”, mas como um país que acelerou investimentos em tecnologia, infraestrutura, inovação e qualidade de serviços nas últimas décadas.

Isso não significa ausência de desafios — realidade presente em qualquer grande potência global. Mas evidencia que o país está muito distante das visões simplificadas que ainda predominam em parte do imaginário internacional.

Ao final, a impressão que fica para quem visita a China pela primeira vez é a de um país que combina escala, planejamento, tradição e modernização em uma velocidade difícil de ignorar — e que ajuda a explicar o peso cada vez maior dos chineses na economia, na tecnologia e na logística mundial.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**  
**Data: 26/05/2026**

## **CHINA UNE CONSUMO POPULAR, LUXO E TECNOLOGIA EM NOVO MODELO DE VAREJO; CONHEÇA**

País combina inovação, sofisticação e comércio tradicional em mercados cada vez mais modernos  
**Por Alexandre Lopes, enviado à China 26 de maio de 2026 às 07:06**



### ***Shoppings chineses apostam no mix de tecnologia, sofisticação e novidades para o público local e estrangeiros (Alexandre Lopes/AT)***

Durante décadas, muitos brasileiros associaram os produtos chineses à expressão popular ‘xing ling’ — rótulo ligado a itens baratos, simples e de qualidade duvidosa. Mas a experiência de consumo em locais como Pequim, Xangai e Hong Kong revela uma realidade muito mais sofisticada, tecnológica e complexa do que os

antigos estereótipos sugerem.

A China de hoje reúne dois mundos que convivem de maneira impressionante: continua sendo uma potência global na produção de bens de consumo em larga escala, mas também se consolidou como um dos mercados mais modernos e sofisticados do varejo internacional. E essa transformação aparece logo nos primeiros contatos com o comércio local.

Ainda existem mercados populares, feiras tradicionais e centros comerciais voltados ao consumo de baixo custo, onde turistas encontram souvenirs, eletrônicos, acessórios e roupas por preços

extremamente acessíveis. Em muitos desses locais, a negociação continua fazendo parte da experiência cultural, especialmente em regiões mais turísticas.

Foi justamente essa capacidade chinesa de produzir em grande escala e com baixo custo que ajudou a construir, ao longo dos anos, a imagem que chegou ao Ocidente — e especialmente ao Brasil. Mas a China mudou. E mudou rápido.

Hoje, grandes cidades chinesas abrigam alguns dos ambientes de consumo mais modernos do planeta. Em Xangai, regiões como Nanjing Road e Pudong concentram lojas de luxo, centros comerciais futuristas e experiências de varejo comparáveis às encontradas em cidades como Nova Iorque, Londres, Paris e Dubai.

Em Hong Kong, bairros como Central e Causeway Bay seguem entre os maiores polos globais de compras premium, reunindo desde grifes europeias tradicionais até marcas asiáticas que ganharam espaço no mercado internacional.



**Quem deseja experimentar culinária local ao viajar tem opções de sobra (Alexandre Lopes/AT)**

### Integração tecnológica

Mais do que shopping centers sofisticados, o que impressiona é a integração entre tecnologia, consumo e experiência do usuário. A China está entre os países mais avançados do mundo em pagamentos digitais. Em muitos estabelecimentos, o dinheiro em espécie praticamente desapareceu da rotina. O celular se tornou carteira, cartão, aplicativo de compras e plataforma de serviços ao mesmo tempo.

Pagamentos instantâneos por QR Code, integração com aplicativos e sistemas automatizados fazem parte do cotidiano até mesmo em pequenos estabelecimentos.

O varejo inteligente também avança rapidamente. Lojas com autoatendimento, reconhecimento facial, integração digital e experiências automatizadas se espalham pelas grandes cidades chinesas, reforçando a sensação de que parte do futuro do consumo já está acontecendo ali.

Outro setor que chama atenção é o de tecnologia e eletrônicos. Marcas chinesas como Xiaomi, Huawei, DJI e Lenovo deixaram de ser apenas alternativas de baixo custo para disputar mercado global em inovação, design e tecnologia de ponta. Em muitos casos, turistas encontram produtos lançados primeiro na China antes da chegada aos mercados ocidentais.



**Em meio ao avanço tecnológico chinês, ainda há espaço para a tradição chinesa (Alexandre Lopes/AT)**

### Sofisticação

Além disso, cresce o protagonismo das próprias marcas chinesas em diferentes segmentos. Empresas locais passaram a investir fortemente em design, posicionamento de marca, experiência do consumidor e sofisticação de produto, abandonando a antiga

imagem de simples fornecedoras industriais.

A transformação também é percebida na indústria automotiva, no mercado de veículos elétricos, nos produtos inteligentes para casa e até no segmento de luxo, áreas em que a China passou de imitadora para protagonista global em poucos anos.



## **Comércio de rua em Pequim também conta com diversificação de lojas e integração digital para compras (Alexandre Lopes/AT)**

Ao mesmo tempo, o país ainda preserva espaços ligados ao comércio popular e aos mercados informais, incluindo o universo das réplicas, que continua despertando curiosidade entre turistas estrangeiros. Porém, mesmo nesses ambientes, a percepção predominante é outra: a de um país que elevou drasticamente seus padrões de qualidade, tecnologia e

capacidade de inovação.

No fim, a China que o visitante encontra hoje é muito diferente daquela que ainda existe no imaginário de parte do mundo: um país onde consumo popular, luxo, inovação e tecnologia convivem no mesmo espaço — e ajudam a redefinir o futuro do comércio global.



## **Washington Flores Junior, Bruno Orlandi e Rui Klein (Alexandre Lopes/AT)**

“Tudo o que vimos, em especial na Baidu, foi fantástico, principalmente o trabalho em relação à inteligência artificial. Os chineses têm muito a nos ensinar nesse campo. Chama atenção a rapidez com que eles fizeram essa transformação, com uma evolução enorme”, Washington Flores Junior, diretor-presidente da Bandeirantes Deicmar.

“Tivemos a oportunidade de ver muita tecnologia no Parque Científico de Zhongguancun. Com certeza, a gente leva na bagagem para Santos uma ampla compreensão desse processo para investir e cada vez mais buscar a excelência nas operações no setor portuário”, Bruno Orlandi, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos “Tivemos a oportunidade de conhecer toda a tecnologia chinesa aplicada em produtos, softwares e inteligência artificial. No Brasil, temos muitas aplicações possíveis e já interagimos com o pessoal da Baidu para avaliar oportunidades de desenvolvimento de produtos e testes em nossas rodovias”, Rui Klein, diretor de Concessões da EcoRodovias.



## **Ricardo Miranda, Cláudia Borges e Luis Floriano (Alexandre Lopes/AT)**

“A gente viu que a China tem um modelo social, econômico e político muito particular, com a tecnologia cada vez mais presente no mundo deles. Sem perder as raízes, os chineses se mostram muito mais abertos e buscam aplicar a tecnologia em prol da população, não só para criar riqueza”, Ricardo Miranda, diretor de Tecnologia da Santos Brasil.

“O primeiro dia de agenda foi muito rico, uma experiência ímpar. Vimos a evolução tecnológica e, em Zhongguancun, pudemos observar o quanto os chineses estão avançados em todos os tipos de tecnologia, desde o uso de hidrogênio, medicina, robótica, foguetes e infraestrutura. Temos muito a aprender com eles”, Cláudia Borges, diretora-executiva da ABTP.

“Desde a Missão Internacional para Israel (em 2023), a gente vê que a tecnologia é inevitável e torce para que tudo isso que conhecemos no exterior chegue logo ao Brasil. Sem dúvida, isso é melhor para

empresa, cliente e trabalhador, que pode ser qualificado e passar a ter novas funções”, Luis Floriano, diretor-presidente do Concais.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 26/05/2026



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### PEDIDO DO ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL À ANTAQ GERA ALERTA EM SUAPE

Presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto, afirma que operação proposta pelo EAS pode gerar competição assimétrica e trazer incertezas ao porto organizado.

Por **Ângela Fernanda Belfort - De Recife** [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)



**O Estaleiro Atlântico Sul deu entrada num pedido para operar empreendimentos na área de tancagem e carga geral como Terminal de Uso Privativo (TUP). Foto: Estaleiro Atlântico Sul/ Divulgação**

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) deu entrada, na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em um pedido para operar a área leste do terreno da companhia em Suape como Terminal de Uso Privativo (TUP) que receberia empreendimentos na área de tancagem e carga geral, segundo o presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto. De acordo com ele, a proposta pode

afetar o planejamento do porto organizado e criar uma situação de competição assimétrica entre empresas instaladas no complexo industrial portuário.

A competição assimétrica ocorreria por causa das diferenças nos custos das empresas que se instalam no porto organizado ou no TUP. No primeiro, as empresas têm uma autoridade portuária, pagando pelo arrendamento e tarifas portuárias (incluindo sobre a movimentação) e seguem regras definidas pela administração do porto e pela União, obedecendo ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

Já no TUP não há cobrança de arrendamento da área, porque é uma instalação portuária privada fora do porto organizado, operando mediante autorização da União. Não há tarifas portuárias. O pagamento de taxas é estabelecido pela empresa que está à frente do TUP. Ou seja, os custos de quem se instala no TUP são menores.

De acordo com Bisneto, isso pode afetar o planejamento portuário e pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos existentes. Existem cerca de 30 arrendatários no porto organizado, alguns instalados há mais de 30 anos, que contribuíram para melhorar a infraestrutura de Suape com o pagamento dos arrendamentos e taxas portuárias.

A decisão final sobre a futura operação da parte leste do terreno do EAS é do Ministério dos Portos e Aeroportos, mas vai passar também pelo plenário da diretoria da Antaq. Bisneto argumentou que a criação de novas operações fora do porto organizado traz um cenário de incertezas para investidores interessados em novas áreas de Suape.

O executivo disse também que foram iniciadas discussões com o EAS para avaliar alternativas. “É preciso proteger o ordenamento do porto que funciona de forma exemplar. A gente tem atuado de forma técnica e política para alertar as autoridades de Brasília sobre esse problema. Naturalmente, como presidente de Suape, eu sou posso ter um lado, que é o do porto organizado”, contou.

Segundo Bisneto, é importante a sociedade estar vigilante porque a medida tem um potencial de desorganizar algo que funciona exemplarmente. “Suape foi uma construção intergeracional e um projeto de Estado. Cada governo colocou ali algo, uns mais, outros menos, mas cada governo deu uma contribuição”, declarou. O Porto de Suape foi contruído pelo governo de Pernambuco com a União bancando parte dos investimentos públicos.

Quando foi se instalar, o EAS foi classificado como um terminal de uso privado, porque esta foi uma das exigências do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para aceitar uma garantia do empréstimo que ia contribuir para a implantação do empreendimento, segundo informações de Suape.

A parte oeste do terreno que pertenceu ao EAS está sendo ocupada pelo segundo terminal de contêineres do porto, da APM Terminals, empreendimento que demandou um investimento de R\$ 2,1 bilhões, que terá a sua inauguração no dia 12 de junho com a presença do presidente Lula.



**Presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, fala que o pedido do EAS pode gerar uma competição assimétrica com as empresas instaladas no porto organizado**

#### **A situação do Tecon Suape**

O presidente de Suape também afirmou que também está sendo discutido como vai ficar a situação do primeiro terminal de contêineres do Porto de Suape, o Tecon Suape, fruto de um arrendamento realizado em 2001. O empreendimento representa 55% do faturamento da receita do porto organizado, contrato que

está garantido até 2031.

Segundo Bisneto, o Tecon Suape que movimenta o terminal público pode perder valor, caso não ocorra um novo ciclo de investimentos. A concorrência na movimentação de contêineres em Suape vai aumentar com a entrada em operação do terminal de contêineres da APM que funciona como TUP.

Para buscar uma solução para o Tecon-Suape, Bisneto se reuniu com a Casa Civil da Presidência da República, em Brasília, e está buscando uma intermediação para impasse via Tribunal de Contas da União (TCU).

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 26/05/2026**

## **NORDESTE GANHA LINHA DE CRÉDITO PARA DUTOVIAS DE GÁS E HIDROGÊNIO**

Condel aprova inclusão de dutovias no FNE Proinfra em ano recorde do fundo, com R\$ 52,6 bi disponíveis. Medida beneficia projetos de gás natural, petróleo, biocombustíveis e hidrogênio

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



**A nova regra de financiamento de dutovias amplia a capacidade logística da área de atuação da Sudene. Foto: Depositphotos**

Projetos de escoamento de gás natural, petróleo, biocombustíveis e hidrogênio no Nordeste ganharam nova fonte de financiamento. O Conselho Deliberativo da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Condel/Sudene) aprovou nesta segunda-feira (25) a inclusão de dutovias no FNE Proinfra, linha do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) voltada exclusivamente a obras estruturadoras de



infraestrutura. Até esta decisão, o modal dutoviário não integrava o escopo elegível da linha. A inclusão foi aprovada com o objetivo de ampliar o apoio à infraestrutura logística dos setores industrial e energético da região.

As condições do FNE Proinfra para dutovias preveem carência de 4 a 8 anos e prazo de quitação de 12 a 34 anos, a depender da finalidade do projeto. A linha conta com R\$ 6,2 bilhões disponíveis neste exercício, equivalentes a 12% do volume total do FNE em 2026. O modal dutoviário se destaca pelo transporte contínuo, pelo menor custo operacional em relação a outros modais e pela redução de impactos ambientais. A decisão acompanha o avanço das cadeias produtivas previstas no Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste (PRDNE), especialmente no segmento de transição energética.

O volume total do FNE em 2026 é de R\$ 52,6 bilhões, crescimento de 11,1% em relação a 2025 e maior orçamento da história do fundo, segundo dados do Banco do Nordeste (BNB). A distribuição por estado coloca a Bahia na liderança, com R\$ 11,09 bilhões, seguida por Ceará (R\$ 7,01 bilhões), Pernambuco (R\$ 6,27 bilhões), Maranhão (R\$ 5,57 bilhões) e Piauí (R\$ 5,12 bilhões). Rio Grande do Norte recebe R\$ 3,70 bilhões, Paraíba R\$ 3,65 bilhões, Alagoas R\$ 2,82 bilhões e Sergipe R\$ 2,76 bilhões. Do total previsto para 2026, R\$ 32,6 bilhões serão destinados aos portes prioritários — mini, micro, pequeno e pequeno-médio — em recorde de direcionamento em valores absolutos, segundo o BNB.

### **Cenário de dutovias no Nordeste**

A decisão chega num momento em que o Nordeste concentra os maiores projetos de infraestrutura energética do país. O plano de negócios 2026–2030 da Petrobras prevê a instalação de gasoduto com capacidade de até 18 milhões de metros cúbicos por dia conectando plataformas ao continente no litoral sergipano, parte do projeto que deve transformar a região em nova fronteira produtora de petróleo e gás. No mesmo plano, a ampliação da Refinaria Abreu e Lima (RNEST) em Ipojuca (PE) recebe R\$ 8,3 bilhões para dobrar a capacidade de produção de diesel S10, com geração estimada de 30 mil empregos diretos e indiretos durante o pico das obras.

No segmento de hidrogênio verde, o Nordeste concentra os principais hubs do Brasil, com projetos avançados nos portos do Pecém (CE), Suape (PE) e Açú (RN). Empreendimentos com decisão final de investimento previstos para 2026 estão concentrados nos estados do Ceará e do Piauí, com capacidades que somam vários gigawatts.

A Petrobras instalará sua primeira planta-piloto de hidrogênio renovável em Alto do Rodrigues (RN), com investimento de R\$ 90 milhões e capacidade de 2 megawatts. O escoamento desses projetos por gasoduto é apontado pela BloombergNEF como a solução economicamente viável para distâncias superiores a 100 quilômetros, o que reforça a relevância da abertura do FNE Proinfra para o modal dutoviário.

### **Desenvolvimento regional**

A reunião foi realizada em formato híbrido e presidida pelo secretário-executivo do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, Walder Ribeiro, que apresentou as principais ações da pasta para 2026, com destaque para as obras hídricas. A pauta foi conduzida, pela Sudene, pelo superintendente Francisco Alexandre, que afirmou que as decisões “reforçam o processo de aperfeiçoamento dos instrumentos financeiros voltados ao desenvolvimento regional e ampliam a capacidade de atendimento a setores estratégicos para a economia do Nordeste”.

Participaram os governadores Fátima Bezerra (RN) e Lucas Ribeiro (PB), os vice-governadores Jade Romero (CE), Priscila Krause (PE) e Zezinho Sobral (SE), o diretor de Planejamento do Banco do Nordeste, Aldemir Freire, e os representantes das entidades classistas: Álvaro Arthur Almeida (CNA), Nadim Elias (CNC), Ricardo Cavalcanti (CNI), Isabel Pereira (CNTI) e Robério Oliveira (Contag).

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 25/05/2026**

### GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

## CORREIOS USAM INFRAESTRUTURA FLUVIAL PARA GARANTIR INCLUSÃO SOCIAL E INTEGRAÇÃO NA AMAZÔNIA

Hidrovias ajudam a levar serviços essenciais e cidadania a comunidades ribeirinhas isoladas



***Nos estados do Acre, Amazonas e Pará, são realizadas mais de 3 milhões de entregas e cerca de 3 milhões de atendimentos por ano por meio das hidrovias. Foto: Divulgação/Correios***

Na Amazônia, os rios são mais do que paisagem. Eles são estradas, pontes e acesso para milhares de pessoas da região. É por meio da infraestrutura fluvial que comunidades ribeirinhas do Norte do País conseguem chegar a serviços de saúde, educação, mobilidade e cidadania. A melhoria das hidrovias, dos terminais e da navegação reduz o isolamento dessas populações e permite que pessoas, alimentos, medicamentos e serviços circulem por áreas onde não há estradas.

Nesse cenário, a logística fluvial dos Correios se torna um dos principais instrumentos de integração da Amazônia. Por meio dos rios, a empresa pública garante entregas, atendimentos e serviços essenciais a comunidades isoladas, conectando regiões inteiras do país.

Nos estados do Acre, Amazonas e Pará, são realizadas mais de 3 milhões de entregas e cerca de 3 milhões de atendimentos por ano por meio das hidrovias. As encomendas partem dos centros operacionais nas capitais, passam pelas unidades de distribuição e seguem por embarcações até comunidades ribeirinhas, o que garante a entrega de correspondências, medicamentos, documentos e mercadorias mesmo nas localidades mais remotas.

Segundo o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos, Otto Luiz Burlier, o investimento na infraestrutura hidroviária é o que garante dignidade e acesso a serviços e direitos para milhões de brasileiros que dependem do transporte fluvial. "Milhares de famílias dependem exclusivamente dos rios para se deslocar e acessar serviços públicos. Por isso, os investimentos do Governo Federal são fundamentais para manter essa rede de conexão ativa e funcional", afirmou o secretário.

O presidente dos Correios, Emmanoel Rondon, explica que, como empresa pública, os Correios são responsáveis pela integração nacional, conectando pessoas, serviços e negócios em todo o território brasileiro. "Na região Amazônica, os Correios mantêm uma operação logística dedicada para garantir que as comunidades ribeirinhas tenham acesso às mesmas soluções oferecidas no restante do país. Somos a única empresa de logística que chega a essas localidades, assegurando a universalização dos serviços postais e a presença do Estado nas áreas mais distantes do Brasil", afirmou.

Atualmente, a operação atende 228 municípios e 34 comunidades ribeirinhas nos estados do Acre, Amazonas e Pará, com o apoio de 125 embarcações. Além de cartas e encomendas, os Correios também levam serviços essenciais de cidadania, como a distribuição de livros didáticos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e emissão de CPF.



As rotas fluviais chegam a percorrer milhares de quilômetros, refletindo a dimensão da Amazônia e a dependência dos rios como principal eixo de integração regional. Mesmo diante dos desafios impostos pelos períodos de cheia e seca, a navegação continua sendo, em muitas localidades, a única alternativa permanente de acesso, conectando populações a serviços públicos, educação, saúde e oportunidades.

### **Hidrovias como inclusão e cidadania**

Em milhares de comunidades da Região Norte, o transporte fluvial é a principal ligação com serviços básicos, comércio e mobilidade. Para garantir a navegação ao longo de todo o ano, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), realiza obras de dragagem, sinalização e manutenção nas principais hidrovias da Amazônia.

As ações aumentam a segurança da navegação e dão mais regularidade ao transporte fluvial, permitindo o deslocamento de passageiros e o abastecimento das comunidades.

Os investimentos também incluem as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), que conectam comunidades ribeirinhas aos centros urbanos e facilitam o transporte de passageiros, alimentos, medicamentos e outros insumos essenciais. Na prática, fortalecer as hidrovias significa ampliar o acesso a direitos, reduzir o isolamento e transformar os rios em caminhos permanentes de inclusão social e desenvolvimento na Amazônia.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF  
Data: 26/05/2026*



### **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

#### **EDITORIAL – O FUTURO DA MALHA SUL EXIGE CONSENSO E NÃO FRAGMENTAÇÃO**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A decisão unânime dos governadores do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul (Codesul), de formalizar oposição ao modelo de concessão da Malha Sul ferroviária desenhado pelo Ministério dos Transportes, expõe um curto-circuito no federalismo logístico que o País não pode ignorar. Ao propor a divisão da malha de 7,2 mil quilômetros em três corredores isolados para os leilões, o Governo Federal adota uma visão financeira de balcão que ignora a realidade geográfica do cooperativismo e da produção sul-americana. Diante da contestação legítima dos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande Sul e Mato Grosso do Sul, o Ministério precisa recuar, reavaliar seus planos e construir um consenso técnico com as lideranças regionais. A infraestrutura que sustenta cerca de 18% do PIB nacional é complexa demais para ser decidida de cima para baixo.

O cerne do protesto dos governadores, endossado pelas federações da indústria, da agricultura e pelas principais cooperativas desses estados, reside na quebra da coerência logística. O transporte ferroviário de cargas vive da ganho de escala e da fluidez de longas distâncias; fatar a Malha Sul significa criar fronteiras burocráticas artificiais onde deveria haver integração. A proposta do Codesul de manter a concessão em bloco único faz sentido econômico ao garantir que os trechos de alta densidade e rentabilidade ajudem a subsidiar a manutenção das linhas deficitárias, mas socialmente necessárias. Fragmentar o certame cria o risco real de atrair investidores apenas para as joias da coroa e abandonar o restante da malha à degradação definitiva — cenário ainda mais preocupante após os severos danos estruturais deixados pelo desastre climático de 2024.

Além do mérito técnico do debate, a forma como o processo foi conduzido pelo Ministério dos Transportes agrava a desconfiança institucional. É inaceitável que o governo central elabore uma modelagem desse impacto sem compartilhar os estudos técnicos conduzidos pela Infra S.A. com as próprias administrações estaduais afetadas. O diálogo federativo não é uma formalidade protocolar ou um favor do Executivo; é uma exigência de eficiência. Os estados não querem apenas ser

comunicados sobre o destino de suas ferrovias; eles exigem o direito de auditar os passivos deixados pela atual operadora e de contratar análises complementares para garantir que a transição contratual em 2027 não resulte em trilhos parados.

O Ministério dos Transportes tem o mérito de colocar o modal ferroviário no centro da agenda com a promessa de R\$ 140 bilhões em investimentos nacionais. Contudo, essa ambição não se concretizará se os projetos forem empurrados contra a vontade das forças produtivas e dos governos locais que melhor conhecem os gargalos do interior do país. Sentar à mesa com o Codesul e pactuar um modelo unificado não é sinal de fraqueza, mas de maturidade política. O Brasil não precisa de leilões rápidos que gerem litígios futuros; precisa de contratos robustos e de consenso regional para que os trilhos do Sul voltem a ser o motor de nossa competitividade.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### OPINIÃO – ARTIGOS - A UNIÃO ESTÁVEL QUE A LEI PORTUÁRIA DESCONHECIA



#### **BEATRIZ GALLOTTI**

Advogada sócia do escritório Gallotti e Advogados  
Associados e especialista em Direito Portuário e Marítimo

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Quem conhece o setor portuário atual, com suas resoluções normativas, suas audiências públicas, seus procedimentos de arrendamento minutados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), tem dificuldade de imaginar como funcionava o período que se abriu em 1993, quando a Lei de Modernização dos Portos transformou a lógica do setor sem que houvesse, ainda, um regulador para arbitrar o que ela havia deixado em aberto.

Entre a promulgação da Lei nº 8.630 e a criação da Antaq, em 2001, passaram-se oito anos durante os quais as Autoridades Portuárias governaram seus portos com uma autonomia que hoje seria impensável.

A Lei nº 8.630 chegou ao setor carregando uma promessa e deixando uma lacuna. A promessa era a modernização: separar a gestão da operação, abrir os terminais ao capital privado, romper com a lógica estatal que havia exaurido a Portobrás, ente público criado em 1975 para planejar, executar e financiar o sistema portuário nacional e extinto justamente pela crise fiscal que a lei pretendia superar. A lacuna era o que fica entre uma lei transformadora e os instrumentos necessários para fazê-la funcionar no mundo real.

As companhias docas federais, herdeiras diretas da estrutura da Portobrás e ainda hoje as autoridades portuárias dos principais portos organizados do País, encontraram-se em posição singular. Eram entidades públicas com plena responsabilidade sobre seus portos, vinculadas formalmente ao Ministério dos Transportes, mas sem que esse vínculo significasse tutela técnica sobre o cotidiano contratual.

O Ministério desempenhava papel de política geral e supervisão institucional — mas não era regulador no sentido que o termo adquiriria depois de 2001. Não editava normas técnicas sobre como conduzir um arrendamento, não uniformizava interpretações sobre disputas contratuais, não funcionava como instância de referência para as questões que a lei havia deixado em aberto. Cada porto administrava seu território segundo sua própria leitura e sua própria tradição institucional.

Essa autonomia tinha um contexto que a tornava ainda mais complexa: a lei nova havia encontrado um setor cheio de contratos antigos. Antes da Lei 8.630, os arrendamentos de instalações portuárias obedeciam a uma lógica que, vista de hoje, soa quase de outro país. Não havia licitação. Não havia prazo final intransponível.



O contrato nascia do interesse recíproco entre a Autoridade Portuária e o arrendatário, pautado pela disposição de investir nas instalações e pela conveniência do porto em ter aquela atividade ali. Os prazos eram de dez anos, prorrogáveis por igual período, sucessivamente, sem limite predefinido.

Havia quem descrevesse essa relação como a filosofia da união estável: o porto precisava de quem nele investia, e o investidor precisava da segurança de permanência que justificasse o aporte. Enquanto os dois lados encontrassem vantagem, o contrato seguia.

Esse modelo tinha racionalidade interna que o tempo havia consolidado. Os arrendatários investiam em especialização, terminais para cargas específicas, equipamentos dedicados, estruturas industriais construídas dentro da área portuária. Investimentos que só faziam sentido com horizonte longo, e o ordenamento anterior oferecia exatamente isso.

Os contratos atravessavam décadas, absorviam aditivos, expandiam áreas, adaptavam valores às crises monetárias do país (do cruzeiro ao cruzado novo, do cruzado novo ao real) e permaneciam, juridicamente, o mesmo instrumento original.

Quando a Lei dos Portos estabeleceu licitação obrigatória e prazo máximo de cinquenta anos, ela não extinguiu automaticamente o mundo anterior. Mandou adaptá-lo — em cento e oitenta dias — sem definir o que adaptar significava para quem tinha contratos vigentes, prorrogados legitimamente, com arrendatários que tinham expectativas construídas sobre um ordenamento que a lei nova não havia declarado inválido.

As autoridades portuárias buscavam orientação onde podiam: pareceres externos, consultas à Consultoria Jurídica do Ministério dos Transportes, decisões do Tribunal de Contas da União que nem sempre convergiam. Cada porto construía sua interpretação, tomava sua decisão, assumia seu risco jurídico. Na prática, era a descentralização na acepção mais literal pois não havia centro.

O que torna esse período tão curioso aos olhos de hoje não é a desordem, porque desordem, no sentido estrito, não era o que havia. Era uma ordem de outro tipo: localizada e muito baseada em relações institucionais de longa data entre a Autoridade Portuária e terminais, sustentada por uma tradição contratual que o setor havia construído ao longo de décadas.

A criação da Antaq, em 2001, encerrou formalmente essa era. A agência assumiu as atribuições que o Ministério dos Transportes exercia sobre os arrendamentos e passou a supervisionar as Autoridades Portuárias com instrumentos que o modelo anterior não tinha: capacidade normativa setorial, fiscalização técnica especializada e a possibilidade de uniformizar interpretação para as questões que a lei havia deixado em aberto.

Aos poucos os portos deixaram de ser administrações isoladas e passaram a operar dentro de um marco que, pela primeira vez desde 1993, oferecia referência comum.

O período de transição que se seguiu à Lei nº 8.630 sustentou um setor em transformação até a consolidação de um marco regulatório mais estruturado.

A criação da Antaq vem conferindo unidade, previsibilidade e coerência a práticas que antes dependiam de arranjos dispersos. É nessa passagem que se compreende, com maior precisão, não apenas o quanto o setor evoluiu, mas por que a estabilidade institucional se tornou elemento central para a expansão e a segurança dos investimentos portuários no Brasil.

*Beatriz Gallotti escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às terças-feira*

**AS COMPANHIAS DOCAS FEDERAIS, HERDEIRAS DIRETAS DA ESTRUTURA DA PORTOBRÁS E AINDA HOJE AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS DOS PRINCIPAIS PORTOS ORGANIZADOS DO PAÍS, ENCONTRARAM-SE EM POSIÇÃO SINGULAR. ERAM ENTIDADES PÚBLICAS COM PLENA RESPONSABILIDADE SOBRE SEUS PORTOS, VINCULADAS FORMALMENTE AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, MAS SEM QUE ESSE VÍNCULO SIGNIFICASSE TUTELA TÉCNICA SOBRE O COTIDIANO CONTRATUAL.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/05/2026

### **POLÍTICA - FIM DA 6X1: GOVERNO ATINGE METAS EM PARECER**

Relator da PEC apresenta seu parecer com 2 dias de folga na semana e redução de jornada para 40 horas em até 14 meses

**Do Estadão Conteúdo**



**O relatório do deputado Léo Prates (Republicanos-BA) também prevê a redução de jornada sem corte de salários**

O relator da proposta de emenda à Constituição (PEC) que acaba com a escala de trabalho 6x1, deputado Léo Prates (Republicanos-BA), encerrou na noite desta segunda-feira, 25, a leitura de seu parecer, de 76 páginas, na comissão especial que analisa a matéria. O

processo durou quase 3 horas e meia.

Em seu substitutivo, Prates estabelece a adoção de dois dias de folga semanais, sendo um deles, “preferencialmente”, aos domingos; carga máxima semanal de 40 horas, em uma transição que durará 14 meses; e vedação de redução salarial.

Um pedido de vista do deputado federal Maurício Marcon (PL-RS) adiou a votação na comissão nesta segunda-feira. A expectativa é que a PEC seja aprovada nesta quarta-feira, 27, para na quinta-feira, 28, levar a votação ao plenário da Câmara.

O relator da proposta afirmou em seu parecer que não incluiu incentivos fiscais às empresas pela mudança trabalhista pois isso demandaria “análise técnica específica e aprofundada”.

Segundo ele, a medida extrapola o objeto da PEC. “Exatamente por isso, recomenda-se a apresentação de proposição legislativa própria para tratar do tema, a ser formulada pelos Parlamentares desta Casa, a fim de estabelecer, de forma criteriosa e fundamentada, os eventuais instrumentos de incentivos fiscais adequados às demandas do setor patronal”, sugeriu Prates.

O relator do fim da jornada 6x1 ainda cobrou uma participação maior do Estado em situações em que há uma assimetria nas relações de trabalho. Ele citou como exemplo, as mulheres.

“O Estado tem que estar mais presente quando a relação é mais assimétrica e menos presente quando a relação torna-se menos assimétrica. Quem está na escala 6x1 hoje, boa parte recebe salário mínimo e a relação nunca me parece ser simétrica, além de sua maioria ser mulheres”.

Prates afirmou, por exemplo, ser necessário o governo contratar mais auditores do trabalho.

#### **Comemoração**

O governo já comemora o relatório final. O ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou pelo X, que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) conseguiu derrotar propostas de transição para o fim da escala 6x1 que eram defendidas por membros do Centrão e da oposição.

De acordo com a publicação, “o único ponto gradual será a redução da jornada semanal: em 60 dias irá de 44 para 42 horas e, no ano que vem, para 40 horas. Portanto, as propostas de transição de 10 anos, 5 anos ou 3 anos foram derrotadas”.



Para ser aprovado na Câmara, o texto precisa passar na comissão especial e, depois, receber pelo menos 308 votos no plenário, em dois turnos. Depois, a proposta segue para o Senado, onde precisa de, no mínimo, 49 votos.

**Fonte:** BE NEWS – BRASIL EXPORT

**Data:** 26/05/2026

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **Capital estrangeiro**

O ministro dos Transportes, George Santoro, quer, cada vez mais, internacionalizar os investimentos em infraestrutura no Brasil. A estratégia, segundo assessores, é atrair capital estrangeiro o máximo possível. E para isso, Santoro e sua equipe destacam que o País detém a maior carteira de concessões rodoviárias e ferroviárias do mundo e, devido ao seu protagonismo nas exportações de commodities agrícolas, minerais e de proteína animal, tem um papel estratégico na formação de preços e na produtividade das cadeias globais desses produtos. Esse discurso já está sendo adotado, como puderam comprovar os participantes de um evento do qual o ministro participou em São Paulo nessa segunda-feira, dia 25.

#### **Jogo da sedução**

O principal argumento defendido pelo ministro para seduzir o capital externo é a transição para um novo patamar regulatório e contratual, estruturado com editais alinhados aos padrões internacionais de matriz de risco e segurança jurídica. No evento em São Paulo, Santoro defendeu a continuidade de roadshows permanentes no exterior como ferramenta para captar financiamentos mais baratos para a modernização da malha de transportes.

#### **Tecon Santos 10**

Essa estratégia de atração de grandes conglomerados mundiais encontra seu cenário mais crítico e imediato na região de Santos (SP), onde a necessidade de capital estrangeiro é urgente para viabilizar projetos bilionários programados para 2026 - caso do Tecon Santos 10, megaterminal a ser implantado no Porto de Santos. Para investidores europeus e asiáticos, a flexibilização regulatória proposta pela Casa Civil, para a entrada de grandes armadores mundiais na disputa por esse empreendimento, é o indicador real se o Brasil de fato mudou de patamar ou se ainda mantém barreiras protecionistas.

#### **Agenda legislativa**

O lançamento da Agenda Legislativa das Rodovias Concedidas, realizado no Salão Nobre da Câmara dos Deputados, nessa segunda-feira, dia 25, consolidou um movimento inédito de convergência institucional entre os modais de transporte terrestre no Brasil. Liderado pela Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR), o evento reuniu, em uma articulação conjunta inédita, a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de unificar e perenizar as pautas estruturantes da infraestrutura no coração do Parlamento

**Fonte:** BE NEWS – BRASIL EXPORT

**Data:** 26/05/2026

### **POLÍTICA - ENTENDA OS PRINCIPAIS PONTOS DO RELATÓRIO DO FIM DA 6X1**

Veja como ficará a nova escala de trabalho, a implantação gradual da jornada de 40h e outros detalhes, caso o texto seja aprovado

#### **Do Estadão Conteúdo**

O relatório apresentado pelo deputado Léo Prates (Republicanos-BA), nesta segunda-feira, sobre as duas Propostas de Emenda à Constituição (PEC) que acabam com a jornada 6x1 teve o aval do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Na verdade, ele é um meio termo entre as regras atuais e o conteúdo original das duas PECs que tramitam na Câmara, de autoria dos deputados Reginaldo Lopes (PT-MG) e Erika Hilton (Psol-SP).

O projeto contém nove artigos. Prates reafirmou que regras específicas serão tratadas em leis específicas. Após passar pela Câmara, precisará ser aprovado pelo Senado.



### ***A Comissão Especial da Câmara vai analisar e votar o relatório da PEC, que foi considerado um meio termo entre as regras atuais e as mudanças propostas***

Para quem ainda tem dúvidas de como vai funcionar a nova escala e a nova jornada de trabalho se o relatório for aprovado, veja abaixo os principais pontos apresentados por Léo Prates.

#### **Carga horária semanal**

O relatório estabelece um limite de 8 horas diárias e uma carga horária semanal máxima de 40 horas. A quantidade é um meio termo entre a carga atual - hoje, a Constituição define o máximo de 44 - e os textos originais das PECs da Câmara, que estabeleciam 36 horas.

Às 40 horas também seguem o defendido pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que enviou um projeto de lei sugerindo essa carga. Continuará facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, tal como é hoje. As categorias que já contam com menos de 40 horas semanais não terão redução proporcional de sua carga horária.

#### **Transição**

A proposta define um período de transição de 14 meses para entrar plenamente em vigor após a promulgação. Haverá uma redução inicial de 2 horas semanais após 60 dias da promulgação da PEC. Passados mais 12 meses, serão reduzidas mais 2 horas semanais, alcançando o limite de 40h semanais.

Nesse período, será permitida o aumento da duração diária do trabalho para a distribuição das horas semanais.

#### **Folga remunerada**

O texto prevê dois dias de folga remunerada por semana para os trabalhadores, não necessariamente em dias consecutivos, sendo um “preferencialmente aos domingos”. Atualmente, a Constituição determina o “repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos”.

Convenções ou acordos coletivos poderão, no entanto, estabelecer um regime compensatório para assegurar, na média, dois dias de repouso semanal dentro do mês, sendo obrigatória ao menos uma folga por semana.

#### **Sem redução salarial**

Um dos artigos do relatório determina que a diminuição da carga será “sem qualquer redução salarial, seja nominal, proporcional ou qualquer outra espécie”. Esse é um dos pontos mais criticados pela classe empresarial, que afirma que a medida causará impacto para seus caixas. A irredutibilidade salarial também se aplica aos pisos salariais.

#### **Negociação por remuneração**

O texto determina que as regras de duração e controle da jornada não valerão para trabalhadores com ensino superior e que recebam acima de dois tetos e meio de benefícios do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), hoje em R\$ 21.188,87. O controle só será feito por “liberalidade do empregador ou se houver previsão em acordo ou convenção coletiva de trabalho”. Essa regra não será aplicada a funcionários públicos ou empregados de empresas estatais.

#### **Convenções coletivas**

Convenções coletivas entre empresas e trabalhadores devem ser atualizadas 60 dias após a promulgação da proposta de emenda à Constituição.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/05/2026

### POLÍTICA - ELEIÇÕES: PL NÃO COGITA RETIRAR FLÁVIO BOLSONARO DA DISPUTA

O presidente do partido, Valdemar da Costa Neto, disse que apoiaria a candidatura do senador mesmo se já soubesse da relação dele com Vorcaro

**Do Estadão Conteúdo**



**Flávio Bolsonaro tem o apoio de Valdemar da Costa Neto, apesar de o presidente do PL ter dito que ficou surpreso ao saber da relação com Vorcaro**

O presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, afirmou nesta segunda-feira, 25, que não “passa pela cabeça” do partido retirar o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) da disputa presidencial e que “toparia” apoiar a candidatura do filho de Jair Bolsonaro mesmo se já soubesse da relação dele com o empresário Daniel Vorcaro, dono do Banco Master.

Valdemar disse que fez uma reunião com Flávio para entender como ele responderia ao caso, após a divulgação, pelo site The Intercept Brasil, de um áudio em que o senador pede dinheiro para financiar o filme “Dark Horse”, produção sobre a história de seu pai. Segundo o dirigente, o pré-candidato à Presidência afirmou que procurou Vorcaro porque precisava arrecadar recursos para o filme e não tinha outra opção.

“Teria topado, sim, porque ele não tinha opção. Foi procurar uma alternativa para conseguir fazer o filme do pai e não estava conseguindo arrecadar para isso”, disse Valdemar, em entrevista à GloboNews. O líder partidário afirmou ainda que não sabia do pedido de dinheiro feito por Flávio ao banqueiro nem da relação entre os dois. “Fiquei surpreso”, declarou.

Valdemar afirmou que a conduta de Flávio foi “natural” e “normal”, inclusive a visita a Vorcaro, porque o empresário já o havia ajudado. Segundo ele, o senador queria encerrar a relação e cobrar o pagamento do valor restante, questionando se Vorcaro teria condições de quitá-lo. “Nós não temos dúvida que ele passou dos limites e foi uma barbaridade o que o Vorcaro fez no país, mas o que o Flávio fez é normal. Visitar o Vorcaro também, porque o Vorcaro tinha ajudado ele. E ele queria terminar a relação com o Vorcaro: ‘Olha, vai me pagar? Você vai pagar o restante? Dá pra pagar o restante?’”, explicou.

O presidente do PL disse ainda que já esperava desgaste eleitoral, mas avaliou que o impacto foi menor do que o previsto, uma vez que Flávio ainda aparece, segundo ele, um ou dois pontos à frente de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), após desempenho acima do esperado. Na sexta-feira, 22, Datafolha apontou nove pontos de vantagem de Lula no primeiro turno e empate técnico no segundo, com 47% para o petista e 43% para o filho de Jair.

#### **Novo marqueteiro**

A campanha de Flávio Bolsonaro confirmou nesta segunda-feira a contratação do publicitário Eduardo Fischer e do marqueteiro Alexandre Oltramari. O anúncio foi feito pelo senador Rogério Marinho (PL-RN), coordenador de campanha de Flávio.

Eduardo Fischer atuará como consultor estratégico da comunicação. Ele fundou a Fischer & Justus, criou a campanha “Brahma Número 1”, em 1994, além de ter participado da campanha à Presidência de Álvaro Dias em 2018.

Já Alexandre Oltramari será o marqueteiro da campanha de Flávio Bolsonaro. Oltramari atuou como jornalista e hoje é sócio de Fischer.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### POLÍTICA - SENADOR TENTAR FALAR COM TRUMP NOS EUA

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, informou ao Senado que ficará fora do País até quinta-feira, 28. Ele embarcou no domingo, 24, para os Estados Unidos, onde pretende ter uma reunião com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Não foram divulgados detalhes da agenda de Flávio nos Estados Unidos ou quando se encontrará com o presidente americano.

Pode ser o primeiro encontro de Flávio oficialmente como pré-candidato à Presidência com Trump. O senador tem mantido viagens regulares aos Estados Unidos desde dezembro, quando anunciou a intenção de concorrer ao Planalto, incluindo participação no Conservative Political Action Conference (CPAC), um dos maiores eventos conservadores do mundo, em março.

Na ocasião, Flávio disse que o Brasil é a solução para reduzir a dependência dos Estados Unidos da China por minerais críticos e afirmou que Lula é antiamericano. O presidenciável também tem usado as viagens aos Estados Unidos para visitar o irmão Eduardo Bolsonaro. Flávio já viajou a países como Israel, Bahrein, Emirados Árabes Unidos e Catar.

A Casa Branca não se manifestou sobre o encontro e eventual convite do presidente americano. Na semana passada, Flávio afirmou que não foi ele quem pediu o encontro. 'No, I didn't ask anything', disse o senador em inglês ao ser questionado sobre a possível viagem.

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

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### POLÍTICA - QUEM VOTAR EM FLÁVIO ENTREGARÁ ELEIÇÃO A LULA, DIZ ZEMA

Pré-candidato à presidência volta a atacar o senador e vê a direita enfraquecida após ligação dele com Daniel Voco

#### Do Estadão Conteúdo

O ex-governador de Minas Gerais e pré-candidato à Presidência pelo Partido Novo, Romeu Zema, disse que o escândalo do Banco Master tornou o cenário eleitoral mais difícil para a direita e que quem votar em Flávio Bolsonaro (PL-RJ) para presidente "muito provavelmente" estará dando mais quatro anos de mandato a Lula (PT).



**Romeu Zema fez uma ressalva e disse que apoiará Flávio se ele for para o segundo turno com Lula**

"Se em 2022 já foi difícil para a direita, com esse escândalo agora (do Banco Master), fica muito mais ainda. Porque em 2022 nós não tivemos nada que se assemelhasse a isso. Eu fico muito preocupado que nós estejamos entregando para a esquerda, mais uma vez, essa eleição. E essas últimas pesquisas demonstraram que quem está votando no Flávio (Bolsonaro), muito provavelmente vai estar entregando a eleição para o Lula", disse Zema, que participou nesta segunda-feira, 25, de um encontro promovido pela Câmara Americana de Comércio para o

Brasil (Amcham Brasil) em São Paulo.

Na última pesquisa Datafolha, divulgada na sexta-feira, Lula apareceu com 47% das intenções de voto no segundo turno contra 43% do senador. Na rodada anterior, feita uma semana antes, os dois



estavam com 45%. Ou seja, após as revelações envolvendo a produção do filme Dark Horse, Lula oscilou para cima e Flávio, para baixo.

O entorno de Zema entende que um candidato da direita com menos rejeição e sem associação ao Master teria mais chances de derrotar o petista no segundo turno. No Datafolha, Flávio Bolsonaro tem 46% de rejeição, contra 45% de Lula.

No evento desta segunda, Zema manteve a linha adotada nos últimos dias, que surpreendeu até integrantes de sua própria campanha, e voltou a fazer críticas duras a Flávio Bolsonaro, de quem era aliado antes da revelação dos áudios.

### **Assombração**

O pré-candidato do Novo voltou a afirmar que, apesar de morar na mesma cidade de Daniel Vercaro, a quem chamou repetidamente de “banqueiro bandido”, nunca se reuniu com ele nem recebeu pedidos de encontro.

“Assombração sabe para quem ela vai aparecer e bater na porta”, repetiu o pré-candidato do Novo, numa referência ao adversário. “Para mim, quem se aproximou do banqueiro bandido, é um mau sinal. Gambá cheira gambá. Eu sempre escutei isso no interior. E não acredito também quando você acredita que parentes são a solução do seu problema. Eu gosto de gente competente, e não de falar ‘é parente que resolve’. Quando é companheirada, parentada, a coisa fica difícil de resolver.”

Apesar das críticas à aproximação de Flávio Bolsonaro com Vercaro, Zema afirmou que manterá o apoio ao senador em um eventual segundo turno contra o PT e também disse estar aberto ao diálogo com o filho de Jair Bolsonaro (PL).

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/05/2026*

## **POLÍTICA - CAIADO MANDA INDIRETA E PEDE UNIÃO**

### **Do Estadão Conteúdo**

Enquanto Zema condenou a aproximação de Flávio com Vercaro, Caiado evitou endurecer o tom contra o senador, afirmou não ser “oportunista” e defendeu a união da centro-direita contra o PT. O goiano também participou do evento promovido pela Amcham,

“Não sou oportunista. Não farei pré-julgamento. Mas o mais importante no Brasil, neste momento, é nós também não fazermos o jogo que o PT quer. Mantermos a centro-direita unida, consolidada, para derrotarmos o PT no segundo turno. Este é o objetivo”, disse Caiado em coletiva a jornalistas, complementando depois que o candidato que passar para o segundo turno deverá receber o apoio dos demais para derrotar o PT.

Caiado afirmou por diversas vezes que há uma “desordem institucional” no País e que a governabilidade do Executivo “vai depender da estatura moral do próximo presidente da República”.

Questionado se Flávio tem estatura moral para cumprir a função, Caiado respondeu que “essa decisão virá do eleitor” e voltou a dizer que, até o momento, os argumentos que Flávio trouxe para explicar as suas conversas com Vercaro “não foram convincentes”.

Tanto Caiado quanto Zema dedicaram parte de seus discursos a criticar o Supremo Tribunal Federal (STF). O goiano defendeu que a Corte tome uma decisão interna corporis para afastar ministros atingidos por denúncias relacionadas à própria trajetória.

Zema, por sua vez, propôs estabelecer idade mínima de 60 anos para ministros, acabar com decisões monocráticas para temas relevantes e mudar o critério de indicação dos integrantes da Corte, adotando uma lista triplíce com nomes sugeridos por instituições.

“Para que possamos desenvolver, avançar, o Supremo deveria ter essa condição de cortar na própria carne. Pouparia o País de um processo de crise”, afirmou Caiado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2026

## TRANSPORTES – PORTOS - PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 59,3 MILHÕES DE TONELADAS NO QUADRIMESTRE

Volume registrado entre janeiro e abril deste ano ficou 6,6% acima do apurado no mesmo período de 2025

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Os graneis sólidos chegaram ao acumulado de 29,2 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2026 (+8,2% sobre 2025), outro recorde para o período no Porto de Santos**

O Porto de Santos (SP) movimentou 16,5 milhões de toneladas de cargas em abril, volume 11,5% superior ao registrado no mesmo mês de 2025 e o maior já apurado para abril na série histórica. No acumulado do primeiro quadrimestre, a movimentação chegou a 59,3 milhões de toneladas, alta de 6,6% em relação ao mesmo período do ano passado.

No último mês de abril, a movimentação de contêineres chegou a 508,7 mil TEU, aumento de 10,7% em relação ao mesmo mês do ano passado, também a melhor marca histórica para abril. No acumulado do quadrimestre, os 1,91 milhões de TEU representam um crescimento de 5,4% na comparação com 2025. TEU é a medida padrão para contêineres.

A movimentação de graneis líquidos acumulou 6,6 milhões de toneladas nos quatro primeiros meses – um aumento de 10,1% comparado ao mesmo período de 2025 e novo recorde para um primeiro quadrimestre. Em abril, foi movimentado 1,7 milhão de toneladas. Os destaques do primeiro quadrimestre foram os aumentos do embarque de diesel, óleo combustível e gasolina: +27,9%, +23,9% e +15,8%, respectivamente.

Os graneis sólidos chegaram ao acumulado de 29,2 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2026 (+8,2% sobre 2025), outro recorde para o período. Soja em grãos (54,8%), açúcar (+16%) e soja peletizada (12%) apresentaram os maiores crescimentos. No mês de abril, a movimentação de graneis sólidos avançou 16,2% ante abril de 2025.

A participação acumulada do Porto de Santos na corrente comercial brasileira foi de 28,5% no acumulado dos primeiros quatro meses do ano. No período, a China ampliou a sua condição de principal parceiro comercial: cerca de 31,9% das transações comerciais nacionais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram o país asiático como origem ou destino – o valor movimentado no primeiro quadrimestre chegou a US\$18,98 bilhões (ante US\$ 6,27 bilhões transacionados com os EUA, o segundo maior parceiro).

São Paulo foi o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do Porto de Santos no primeiro trimestre de 2026. Foram US\$ 30,3 bilhões, correspondentes a 50,9% do total.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2026



### TRANSPORTES – PORTOS - APS NÃO QUER MODELO DE PARANAGUÁ PARA CONCESSÃO DO CANAL

Diretoria da Autoridade Portuária vai apresentar 'melhor modelo' para o porto durante audiência pública promovida pela Antaq

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) pretende adotar um modelo próprio para a concessão do canal aquaviário do Porto de Santos, sem replicar o formato utilizado no canal de acesso ao Porto de Paranaguá. A proposta será apresentada pela diretoria durante audiência pública a ser promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

De acordo com o presidente da APS, Anderson Pomini, a modelagem precisa considerar as características específicas do Porto de Santos, que diferem de outros complexos portuários. Segundo ele, o objetivo é estruturar uma concessão capaz de atender às demandas atuais e futuras, com projeções para os próximos 25 anos.

O modelo em discussão surge após o Governo Federal realizar, em outubro do ano passado, o primeiro leilão de concessão de canal de acesso no país, referente ao Porto de Paranaguá. Na ocasião, o Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD) saiu vencedor. O contrato prevê prazo inicial de 25 anos, com possibilidade de prorrogação, e investimentos de R\$ 1,23 bilhão nos primeiros cinco anos, voltados principalmente ao aprofundamento do canal de 13,5 para 15,5 metros.

Para o Porto de Santos, a proposta em análise prevê um contrato com duração de 35 anos, também com possibilidade de extensão. Entre as diretrizes defendidas pela APS estão a garantia de governança, a adaptação da concessão à expansão das áreas do porto organizado, a manutenção e operação do sistema de gerenciamento de tráfego de embarcações (VTMIS) e o aprofundamento do canal de acesso para 17 metros.

Somente para a obra de aprofundamento, o investimento estimado é de cerca de R\$ 688 milhões. Considerando todo o contrato, o valor pode superar R\$ 20 bilhões ao longo do período de concessão.

A audiência pública para discussão do projeto, inicialmente prevista para abril, foi adiada pela Antaq, que também prorrogou o prazo para envio de contribuições. A nova data da sessão ainda não foi divulgada pela agência reguladora.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2026

### TRANSPORTES – PORTOS - UNIVALI E PORTO DE ITAJAÍ FIRMAM CONVÊNIO PARA ESTUDOS SOBRE RETIRADA DO NAVIO PALLAS

Investimento federal de R\$ 310 mil será destinado a análises técnicas voltadas à remoção da embarcação naufragada no canal do Rio Itajaí-Açu desde 1893

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Em solenidade realizada na segunda-feira (25), a Univali (Universidade do Vale do Itajaí) e o Porto de Itajaí (SC) firmaram um convênio para realização de estudos técnicos voltados à remoção dos destroços do Navio Pallas, embarcação naufragada desde 1893 no Rio Itajaí-Açu, canal que dá acesso aos portos e terminais portuários do Complexo de Itajaí.

Com investimento do Governo Federal de R\$ 310 mil, a quantia será destinada aos estudos técnicos relacionados à remoção dos destroços do navio. A etapa de retirada da embarcação é considerada fundamental para os projetos de aprofundamento do canal do Rio Itajaí-Açu.

De acordo com a Autoridade Portuária, o Pallas está encalhado entre as boias 9 e 11, próximo à Baía de Evolução nº 2. Com a remoção da embarcação e os serviços de dragagem previstos, a expectativa



é de que o diâmetro da bacia de evolução 2 seja ampliado para 530 metros, aumentando a capacidade para receber navios maiores nos terminais e portos da região.

Além do ganho operacional, a retirada do Pallas vai representar maior segurança para as manobras dos navios que entram e saem do complexo, além de significar aumento de produtividade na movimentação de cargas no estado de Santa Catarina.

“Esse convênio significa muito mais do que o início de um estudo técnico. Ele simboliza visão, ousadia, retomada e confiança no potencial do Porto de Itajaí”, afirmou o superintendente do Porto de Itajaí, Artur Antunes Pereira.

O CEO da JBS Terminais, operador do Porto de Itajaí, reforçou que o terminal precisa contar com infraestrutura compatível com os principais navios do mundo.

“Poucos portos estão preparados para receber navios desse porte. O Porto de Itajaí precisa estar inserido nesse cenário global de competitividade e desenvolvimento logístico. Esse projeto de remoção do Pallas representa protagonismo e visão de futuro”, afirmou o executivo.

Representando a Portonave, terminal portuário de Navegantes, o gerente Rodrigo Santa Rita afirmou que o projeto de remoção representa uma nova etapa para o complexo portuário Itajaí-Navegantes.

“Esse projeto marcará o futuro do complexo portuário de Itajaí. Os navios de 366 metros fazem parte da nova realidade da navegação mundial e era fundamental enfrentarmos esse desafio. Preservamos a memória, mas olhamos para o futuro e para o desenvolvimento”, disse.

### História

O professor da Univali Jules Souto é responsável pela contextualização técnica e histórica do projeto de remoção da embarcação. Na solenidade, ele destacou que os estudos iniciais relacionados ao navio são da década de 1990 e ganharam força em 2016, após a confirmação da localização precisa dentro do canal.

Segundo ele, o trabalho busca conciliar desenvolvimento logístico, responsabilidade técnica e preservação patrimonial.

“Nosso objetivo é resolver um problema histórico para os municípios de Itajaí e Navegantes, com responsabilidade técnica, respeito ao patrimônio histórico e da forma mais econômica possível. Acreditamos que também existe uma oportunidade importante de resgate histórico e cultural a partir desse processo”, afirmou.

Nafragada em 25 de outubro de 1893, durante o período da Revolução Federalista, a embarcação permaneceu submersa por mais de um século no canal de acesso ao porto, tornando-se parte da história marítima local.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 26/05/2026**

## TRANSPORTES – PORTOS - PORTOS DISCUTEM ADAPTAÇÃO PARA AVANÇO DA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Workshop reuniu governo, setor portuário e empresas internacionais para debater infraestrutura, logística e oportunidades ligadas à geração de energia em alto-mar no Brasil

**Da Redação** [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com o Conselho de Comércio da Dinamarca, realizou um workshop voltado ao desenvolvimento da energia eólica offshore no Brasil. O encontro virtual reuniu representantes do governo, autoridades portuárias, universidades, associações setoriais e empresas internacionais para discutir desafios, oportunidades e demandas da cadeia logística ligada à geração de energia em alto-mar.



Coordenado pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), o evento teve como foco preparar o setor portuário brasileiro para atender às necessidades operacionais e estruturais desse mercado, considerado estratégico para a transição energética e para a ampliação da infraestrutura nacional.

Durante o workshop, foram debatidos temas como infraestrutura portuária, logística, cadeias de suprimento e o uso de embarcações especializadas nas operações de eólicas offshore. A programação também abordou experiências internacionais e modelos já aplicados em outros países.

Entre os destaques esteve a participação da empresa dinamarquesa Cadeler, especializada no transporte e instalação de parques eólicos marítimos. A companhia apresentou experiências internacionais e destacou a importância de investimentos em infraestrutura portuária, profundidade operacional e segurança regulatória para atrair operações especializadas ao país.

A Blue Water Shipping, responsável pela logística do Porto de Esbjerg, na Dinamarca, que é um dos principais polos de eólica offshore da Europa, também compartilhou experiências de adaptação de estruturas ligadas ao setor de óleo e gás para operações voltadas à energia renovável.

Além do MPor, participaram representantes dos ministérios de Minas e Energia, Ciência, Tecnologia e Inovação, Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Marinha do Brasil, autoridades portuárias e entidades do setor.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/05/2026*

## **TRANSPORTES – FERROVIAS - GOVERNADORES DO CODESUL ASSINAM OFÍCIO CONTRÁRIO A FRAGMENTAÇÃO DA MALHA SUL**

Documento foi enviado ao Ministério dos Transportes e diverge da proposta de três leilões distintos do atual trecho ferroviário

**Por CÁSSIO LYRA** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Os governadores dos estados que integram o Codesul (Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul) formalizaram posição contrária ao modelo proposto pelo Governo Federal para a nova concessão da Malha Sul ferroviária. Em ofício encaminhado ao Ministério dos Transportes, o grupo critica a fragmentação da licitação em três trechos distintos e defende uma alternativa que preserve a integração logística da região.

O documento é assinado pelo presidente do Codesul e governador do Paraná, Ratinho Júnior, além dos governadores Jorginho Mello (Santa Catarina), Eduardo Leite (Rio Grande do Sul) e Eduardo Riedel (Mato Grosso do Sul). Também subscrevem o texto representantes de federações da indústria, agricultura, associações empresariais e cooperativas dos quatro estados.

A proposta do governo federal prevê a divisão da Malha Sul em três corredores — Paraná/Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mercosul — com leilões separados. A justificativa é aumentar a atratividade para investidores. Os governadores, no entanto, avaliam que o modelo não atende às necessidades de recuperação e fortalecimento do transporte ferroviário na região Sul, responsável por cerca de 18% do PIB nacional.

No ofício, os estados também criticam a falta de participação no processo de elaboração do projeto. Segundo o documento, não houve compartilhamento dos estudos técnicos conduzidos pela Infra S.A., o que, na avaliação do grupo, compromete o diálogo institucional e a possibilidade de contribuições qualificadas.

Como alternativa, o Codesul propõe que a concessão seja estruturada em bloco único, o que, segundo os governadores, garantiria maior eficiência operacional, escala econômica e coerência logística. O grupo também solicita acesso aos estudos técnicos, solução para passivos da concessão



atual — incluindo trechos abandonados ou degradados — e garantia de continuidade dos serviços durante a transição entre contratos.

Os estados informaram ainda que pretendem contratar um estudo técnico complementar para contribuir com a definição do novo modelo de concessão.

Atualmente operada pela Rumo, a Malha Sul tem contrato válido até 2027 e abrange cerca de 7,2 mil quilômetros de ferrovias, passando por Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de trechos em São Paulo e Mato Grosso do Sul. Nos últimos anos, governadores da região têm manifestado preocupação com a deterioração da infraestrutura, cenário agravado por eventos recentes, como a tragédia climática que atingiu o Rio Grande do Sul em 2024.

O governo federal prevê a realização de oito leilões ferroviários no país, com expectativa de cerca de R\$ 140 bilhões em investimentos para ampliação, recuperação de trechos e criação de novos corredores logísticos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## TRANSPORTES – RODOVIAS - LEILÃO DA ROTA DOS SERTÕES ATRAI TRÊS PROPOSTAS E MARCA RETORNO DA ODEBRECHT

Disputa reúne três consórcios para concessão de mais de 500 km de rodovias entre Bahia e Pernambuco, com contrato de 30 anos e critério baseado no menor pedágio

**Do VANESSA PIMENTEL** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Três grupos apresentaram propostas para o leilão da Rota dos Sertões, concessão rodoviária que abrange trechos da Bahia e de Pernambuco. Os envelopes foram entregues nesta segunda-feira (25), na sede da B3, em São Paulo. O certame está marcado para quinta-feira (28).

Entre os concorrentes está a Odebrecht, por meio da Nova Infra Invest, marcando o retorno da empreiteira às disputas por concessões federais no setor rodoviário. A empresa integra um consórcio com a portuguesa Mota-Engil — que atua na construção do túnel Santos-Guarujá e negocia a compra da Bamin, atual concessionária da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) —, além da Galápagos. A Mota-Engil tem participação acionária da chinesa CCCC.

Outra proposta foi apresentada pela Yvy Capital, fundo criado em 2023 pelo ex-ministro da Economia Paulo Guedes e pelo ex-presidente do BNDES Gustavo Montezano. O grupo participa em consórcio com a Infra Brasil Investimento e com o grupo Houer, que atua na gestão de concessões e parcerias público-privadas (PPPs).

A terceira oferta foi protocolada pelo grupo Aspen, em parceria com o grupo DMDL. A Aspen atua nas áreas de engenharia civil, locação de equipamentos e fornecimento de insumos, enquanto a DMDL desenvolve projetos nos setores de engenharia, arquitetura e gestão de infraestrutura.

### Ativo

A Rota dos Sertões possui mais de 500 quilômetros de extensão, incluindo cerca de 429 quilômetros da BR-116 na Bahia, 66 quilômetros em Pernambuco e 7,2 quilômetros da BR-324, no entorno de Feira de Santana.

O critério de escolha será o menor valor de tarifa de pedágio, associado a aportes financeiros conforme o deságio oferecido. O contrato terá duração de 30 anos e prevê investimentos da ordem de R\$ 4,3 bilhões.

Os recursos deverão ser aplicados na recuperação do pavimento, duplicação de trechos e ampliação da capacidade da rodovia. O vencedor também ficará responsável pela implantação de um contorno viário na travessia urbana de Serrinha, na Bahia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2026

## TRANSPORTES – AEROPORTOS - NOVO TERMINAL DO AEROPORTO DE JI-PARANÁ RECEBERÁ R\$ 34,9 MILHÕES

Evento nos próximos dias 28 e 29 terá painéis sobre expansão portuária, infraestrutura logística e desafios para o crescimento do maior porto da América Latina

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**O contrato para a execução do Aeroporto de Ji-Paraná contará com investimento total de R\$ 34,9 milhões, fruto de uma parceria entre a União e o Governo de Rondônia**

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

O projeto prevê a construção de um novo terminal, com 2.584 m<sup>2</sup> 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

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: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2026

## TRANSPORTES - INFRAESTRUTURA - OPINIÃO - SEM SOBERANIA ECONÔMICA, A AMAZÔNIA CONTINUARÁ SENDO EXPLORADA



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Augusto Cesar Barreto Rocha. Professor da Universidade Federal do Amazonas e consultor

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Já existem muitas cadeias produtivas na Amazônia, mas elas podem ser muito, muito maiores, se forem construídas com a harmonia que a região requer. Primeiro por uma questão de custo, segundo por uma questão de soberania e rentabilidade. Todas as estratégias extrativistas e destrutivas da região fracassaram. Precisamos estabelecer uma nova ordem de harmonia com a Amazônia brasileira. A partir disso é que teremos uma soberania sobre a região e uma cooperação com o restante do país. Enquanto persistir o ignorar da Amazônia ou uma perspectiva usurpadora, seguiremos a ter problemas.

A cadeia produtiva mineral do Pará e a indústria do Amazonas são os elementos que se destacam. Mesmo estes dois grandes polos produtores já consolidados, eles ainda são ignorados ou combatidos por boa parte da estrutura de poder nacional. É visível o quanto há de incômodo sobre uma e outra solução produtiva. Mas, para além destas estruturas, precisam existir várias outras formas de produzir na região. É possível ampliar muito mais a produção industrial de Manaus, que, em uma área pequena, consegue gerar mais de 100 mil empregos diretos e outros muitos país afora.

A estrutura mineral do Pará faz uso de ferrovias e hidrovias de forma competitiva. Mas, para além dela é necessário surgir um complexo industrial que faça mais do que a extração, porque esta exportação gera pouco de tributos para o país, mesmo que positiva de outras formas. Os grandes espaços vazios do interior precisam ser potencializados pelo que são, para não olharmos para a floresta apenas como uma reserva econômica para o futuro. A presença de atividades rentáveis e sustentáveis no interior será perfeitamente possível, desde que se reconheçam as vocações locais, mas isso será impossível, se não dermos voz para seus moradores.

Como país, estamos acostumados a pensar pela perspectiva de Brasília ou de São Paulo, apagando e ignorando os interesses amazônicos. Pouco é falado do que interessa aos povos do interior profundo da Amazônia. Há o interesse de ditar o que fazer e neste “fazer” há uma prescrição de subemprego ou atividades de subsistência subordinada a grupos econômicos estrangeiros ou grandes grupos nacionais. São políticas públicas para outros povos. A perspectiva de solução começará a surgir pela



infraestrutura que conecte os rios com as cidades por meio de portos dignos, bem estruturados e que adotem a perspectiva cidadã para quem se move pelos rios. As estruturas contemporâneas seguem improvisadas. Isso precisa mudar.

A infraestrutura necessária passa também pelo transporte aéreo. Não adiantará abrir “os céus” da Amazônia para estrangeiros, pois o que precisamos é de um capitalismo Amazônico e não de um colonialismo tardio. Encontrar as vocações produtivas depende de um integrar interno, antes de um integrar externo e muito distante de um entregar externo, que é o que se faz cotidianamente, como no caso do Projeto de Lei 539/2024 que entrega os céus da Amazônia para estrangeiros. A mania entreguista, deste colonialismo tardio, precisa ser interrompida, sob a pena de nunca aproveitarmos a Amazônia pelos amazônidas, nem pelo Brasil e, ao fim de tudo, aproveitarmos pela destruição e não pelo convívio. É intrigante porque tantos lutam contra a soberania econômica da Amazônia.

*Augusto César Barreto Rocha é doutor em Engenharia de Transportes (COPPE/UFRJ), professor da UFAM (Universidade Federal do Amazonas), diretor adjunto da FIEAM, onde é responsável pelas Coordenadorias de Infraestrutura, Transporte e Logística.*

**COMO PAÍS, ESTAMOS ACOSTUMADOS A PENSAR PELA PERSPECTIVA DE BRASÍLIA OU DE SÃO PAULO, APAGANDO E IGNORANDO OS INTERESSES AMAZÔNICOS. POUCO É FALADO DO QUE INTERESSA AOS POVOS DO INTERIOR PROFUNDO DA AMAZÔNIA PORTE EM TODAS AS CALHAS DE RIO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 26/05/2026

## BRASIL EXPORT - SANTOS EXPORT DISCUTIRÁ DESAFIOS LOGÍSTICOS DO SETOR PRODUTIVO DE SP

Debate previsto para o dia 29 abordará eficiência operacional, acessos terrestres e competitividade das cadeias produtivas

Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)

As demandas do setor produtivo paulista relacionadas à logística, infraestrutura e eficiência operacional 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 para discutir os principais desafios ligados ao desenvolvimento do maior complexo portuário da América Latina.

O painel “Demandas do setor produtivo para aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo” será realizado às 11h30 do dia 29 de maio e deverá abordar as necessidades logísticas de setores ligados à exportação, indústria e comércio exterior, além dos impactos da infraestrutura portuária e dos acessos terrestres na competitividade das cadeias produtivas paulistas.

A discussão ocorre em um momento de crescimento da movimentação de cargas no Porto de Santos e de avanço de projetos voltados à ampliação da capacidade operacional do complexo santista. Representantes de segmentos ligados à celulose, agronegócio, café e indústria química devem discutir gargalos logísticos, eficiência operacional e os desafios para garantir maior fluidez às operações de exportação e importação no estado.

O debate também deve tratar da relação entre a infraestrutura de transporte e a competitividade da produção paulista, especialmente diante do aumento da demanda por capacidade logística, armazenagem e integração entre diferentes modais de transporte.

O painel será moderado por Regis Prunzel, presidente do Sopesp. Entre os debatedores confirmados estão Carlos Eduardo Mariotti, gerente executivo de Política Industrial da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ); Jean Carlo Budziak, da área de Inteligência de Mercado da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec); Ronald Moraes, coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos; e Willian Matsuo, coordenador de Gestão Empresarial da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim).

Ao longo dos dois dias, o Santos Export terá painéis voltados a temas como expansão portuária, transição energética, segurança jurídica, diversidade e inclusão no setor de infraestrutura, além de estudos sobre ampliação da capacidade de acesso ao Porto de Santos.

A programação do segundo dia também contará com o painel “Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista”, que discutirá alternativas para acompanhar o crescimento das operações portuárias e os desafios logísticos da Baixada Santista.

O encerramento do evento ocorrerá após o painel “Estratégias de logística e armazenagem para a eficiência do fluxo de cargas na Baixada Santista”, voltado aos desafios operacionais, regulatórios e de infraestrutura ligados ao fluxo logístico da região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2026

### 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 Meireiros, 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: 26/05/2026

### PETRÓLEO E GÁS - ENTIDADES QUESTIONAM ISENÇÃO FISCAL PARA REFINO NA ZONA FRANCA

FUP e sindicatos usam instrumento jurídico para participar de processo no STF com o objetivo de mostrar possíveis impactos da política tributária

Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)



**As entidades também criticam a atuação da empresa Atem, atual controladora da refinaria da Amazônia (Ream)**

A Federação Única dos Petroleiros (FUP), o Sindicato dos Petroleiros do Amazonas (Sindipetro-AM) e a Associação Nacional dos Petroleiros Acionistas Minoritários da Petrobras (Anapetro) entraram com pedido para atuar como amici curiae na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 7963, que tramita no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a isenção de impostos para atividades de refino de petróleo instaladas na Zona Franca de Manaus (ZFM).

A expectativa era de que a votação ocorresse na sexta-feira, 22, mas o julgamento será reiniciado e sairá do virtual para o presencial, segundo fontes do setor de combustíveis. Amici curiae



é um instrumento jurídico onde terceiros, que não são diretamente partes do processo, participam dele.

Segundo a FUP, a atuação como amici curiae tem como objetivo fornecer subsídios técnicos e jurídicos ao STF, contribuindo para a análise dos possíveis impactos da política tributária instituída pela Lei Complementar nº 214/2025 sobre temas estratégicos, como segurança energética, preservação de empregos, equilíbrio concorrencial, competitividade da indústria nacional e arrecadação pública.

“No pedido de amici curiae, as entidades destacam a importância de ampliar o debate sobre os efeitos econômicos, sociais, trabalhistas e concorrenciais da medida, especialmente em relação ao setor nacional de refino e aos trabalhadores da indústria do petróleo”, destacou em nota o advogado Rodrigo Salgado, da Advocacia Garcez, que representa as entidades sindicais no pedido de amici curiae protocolado nesta segunda-feira, 25.

A ADI, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores do Ramo Químico, discute a constitucionalidade de trecho da Lei Complementar nº 214/2025 que concedeu isenção da CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços) e do IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) para atividades de refino de petróleo instaladas na Zona Franca de Manaus (ZFM).

A ação questiona os impactos concorrenciais no setor de combustíveis e argumenta que o benefício fiscal contraria princípios constitucionais, como a isonomia tributária, a livre concorrência e a neutralidade da reforma tributária.

### **Privatização**

As entidades defendem também que o debate no STF considere os efeitos da privatização do setor de refino sobre os consumidores, os trabalhadores e a economia regional, especialmente diante do aumento do custo dos combustíveis e da consolidação de um monopólio privado no Amazonas, a partir da privatização da refinaria da Amazônia (Ream), em novembro de 2022.

Críticos do processo de privatização da Ream, a FUP e o Sindipetro-AM apontam que a venda da unidade fortaleceu um cenário de concentração privada no mercado regional de combustíveis, reduzindo a concorrência e contribuindo para a prática de preços considerados abusivos para a população da região Norte.

### **Descaracterização**

As entidades também criticam a atuação da empresa Atem, atual controladora da refinaria, sob o argumento de que a unidade vem sendo progressivamente descaracterizada em sua função estratégica de refino, operando prioritariamente como estrutura de armazenamento e distribuição de combustíveis, sem a correspondente ampliação da atividade de refino.

Em entrevista na semana passada, o diretor de Trading de óleo e derivados da Refinaria da Amazônia (Ream), Rafael Valim Pereira, informou que a unidade adquirida da Petrobras em 2022 voltou a refinar entre dezembro e janeiro deste ano.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## **PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS ANUNCIA INVESTIMENTOS NO AM**

Estatual pretende investir junto com a Transpetro R\$ 2,8 bilhões no Amazonas

### **Do Estádio Conteúdo**

A Petrobras e a Transpetro vão anunciar na manhã de esta quarta-feira, 27, investimentos que ultrapassam os R\$ 2,8 bilhões no estado do Amazonas até 2030. O evento contará com a presença do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, da presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e do presidente da Transpetro, Sérgio Bacci.

A cerimônia será realizada no Estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia, responsável pela construção de 18 barcaças encomendadas pela Transpetro, que vão garantir maior eficiência logística no fornecimento de combustível marítimo nos portos do País.

Na ocasião, também será anunciada a retomada de investimentos da Petrobras na produção de Urucu, destinando cerca de R\$ 2,5 bilhões para perfuração de novos poços.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## MINERAÇÃO - GOVERNO QUER ATRAIR INVESTIMENTOS EXTERNOS PARA MINERAIS CRÍTICOS

Secretário-executivo da Fazenda afirma que capital estrangeiro é bem-vindo, desde que respeite a soberania brasileira sobre os recursos minerais

### **Do Estadão Conteúdo**



***Ainda segundo o ministro, a ideia é que a exploração desses minerais no país “não repita o passado” e garanta maior agregação de valor nas cadeias produtivas dentro do Brasil***

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta segunda-feira, 25, que o País está aberto para receber investimentos estrangeiros em setores como o de terras raras e minerais críticos, mas desde que esse investidor saiba respeitar a soberania do País em relação a esses recursos.

A declaração foi feita durante coletiva de imprensa após o lançamento do 5º leilão do Eco Invest, que aconteceu em São Paulo. A nova modalidade do programa do Tesouro busca destravar investimentos privados e atrair capital estrangeiro para projetos de sustentabilidade.

Entre os focos de atração nesta etapa está o beneficiamento de minerais críticos, além de áreas como fertilizantes verdes, combustíveis verdes avançados, automação e inteligência artificial aplicada à indústria, sistemas de baterias e veículos elétricos, química verde, biomateriais e circularidade de resíduos minerais e industriais.

“Nós temos dito, tanto o presidente Lula, quanto eu nas viagens internacionais, que os investidores estrangeiros são muito bem-vindos, desde que obedeçam aos critérios de um país soberano, que é o Brasil, que diz que os minerais críticos são propriedade do povo brasileiro, da União”, disse Durigan.

Ainda segundo o ministro, a ideia é que a exploração desses minerais no país “não repita o passado” e garanta maior agregação de valor nas cadeias produtivas dentro do Brasil. “A gente não quer exportar a commodity de maneira bruta, a gente quer atrair investimento”, frisou.

Nesse sentido, Durigan pontuou que o Eco Invest faz com que haja incentivos econômicos para que se invista nesta área no Brasil, mas que, ao mesmo tempo, é preciso garantir segurança jurídica para esses aportes. “Para além do Código de Mineração, das regras básicas, que envolvem todos os minerais do país, o Brasil está criando um arcabouço normativo específico para os minerais críticos”, disse.

Segundo Durigan, a intenção é garantir adensamento das cadeias dentro do próprio País, a exemplo do que fez a China recentemente. “Estamos gerando instrumentos específicos e inovadores que vão ajudar a atrair e cumprir esse objetivo que é trazer para o Brasil o adensamento da cadeia. Queremos que empresas brasileiras desenvolvam tecnologia aqui, em parceria com as nossas universidades, gerando emprego de qualidade no país”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## MINERAÇÃO - LULA DIZ QUE BRASIL AINDA PRECISA MAPEAR 70% DO TERRITÓRIO PARA PESQUISA MINERAL

Presidente afirmou que país conhece apenas 30% do território em busca de minerais críticos e terras raras e defendeu ampliar o levantamento geológico nacional

**Do Estadão Conteúdo**



**Lula ainda defendeu a criação de um fundo social com os lucros da exploração dos minerais críticos e terras raras. “Nós temos que criar um fundo, porque isso é propriedade do povo”**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse na última sexta-feira, dia 22, que ainda é necessário fazer um levantamento de 70% do território brasileiro para pesquisar minerais críticos e terras raras. “Nós só conhecemos 30% do nosso território. Significa que nós temos que fazer o levantamento em 70% ainda”, afirmou

em entrevista ao programa Sem Censura, da TV Brasil.

“Eu criei um conselho nacional para tratar a questão das terras raras, e esse conselho vai ser ligado diretamente à Presidência da República, porque nós estamos tratando isso como uma questão de segurança nacional. É uma coisa de Estado, é soberania nacional. Nós não vamos mais fazer com os minerais críticos, com as terras raras, o que foi feito com o minério de ferro. Vai cavucando e vai vendendo. Nós queremos que o processo de transformação seja feito aqui no Brasil”, afirmou.

Lula voltou a dizer que não tem “veto” a nenhum país que queira investir na mineração no Brasil. “Quem quiser vir para o Brasil, discutir conosco e fazer a pesquisa, fazer a prospecção, o processo de industrialização aqui no Brasil, nós estaremos dispostos a conversar com todo mundo”, afirmou.

Ele ainda defendeu a criação de um fundo social com os lucros da exploração dos minerais críticos e terras raras. “Nós temos que criar um fundo, porque isso é propriedade do povo. Se a gente vai ganhar dinheiro com isso, um fundo tem que ser criado para garantir que o povo brasileiro, o mais humilde, tenha direito a participar. Para que seja um motor de desenvolvimento econômico”

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## COMUNICAÇÃO & MARKETING - A MARCA PESSOAL EM UM PAÍS POLARIZADO



**CLARA LAFACE**  
Consultora de imagem  
corporativa e escritora

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

Minha finada mãe não foi uma mulher acadêmica e tampouco se interessava por assuntos como política e economia, a não ser quando o preço do quilo da carne subia. Ainda assim, entre tantas frases que ela soltava no meio da vida comum, uma ficou guardada na minha memória: “O que seria do amarelo se todo mundo gostasse do azul?”. Mal sabia ela que uma frase tão simples, hoje, talvez fosse suficiente para abrir uma discussão acalorada e abalar a marca pessoal de muita gente.

Isso acontece porque já não estamos falando apenas de preferências pessoais. Estamos falando da falsa impressão de que somos os únicos donos da verdade. A minha ideologia, o meu credo, o meu gosto musical, a minha visão econômica, o meu modo de trabalhar, de viver e de interpretar o mundo passam a servir como régua para julgar todos os outros. Quem pensa diferente deixa de ser apenas alguém com outra visão e passa a ser tratado como ameaça, atraso, inimigo ou alguém que precisa ser corrigido.



A polarização no Brasil deixou de morar apenas na política. Ela entrou nas mesas de almoço, nos grupos de WhatsApp, nos corredores das empresas, nas redes sociais e nas relações comerciais. Hoje, uma frase simples pode ser lida como senha de pertencimento a um grupo inteiro. Você comenta educação e alguém tenta adivinhar seu voto. Você critica uma fala pública e alguém presume todo o resto. Muitas vezes, a conversa termina antes mesmo de começar.

Esse tipo de leitura empobrece tudo. Pessoas complexas viram caricaturas. Ideias diferentes viram ofensa pessoal. Preferências viram prova de caráter. Em vez de perguntar, muita gente acusa. Em vez de ouvir, prepara a resposta. Em vez de pensar, procura um rótulo rápido para colocar no outro e seguir adiante com aquela sensação confortável de superioridade moral.

Uma das habilidades comportamentais mais valorizadas hoje é a escuta ativa. Só que, apesar de aparecer em palestras, livros e rodas corporativas, ela parece cada vez mais rara na vida real. Escutar não é apenas esperar a vez de falar, nem fingir interesse enquanto se monta uma tréplica mental. Escutar exige tolerar o desconforto de encontrar uma ideia que não confirma aquilo em que já acreditamos. E muita gente perdeu esse fôlego.

Quando a escuta enfraquece, o pensamento crítico vai junto. Pensar criticamente não significa discordar de tudo, parecer inteligente em reuniões ou usar frases difíceis para impressionar.

Significa examinar melhor as próprias certezas, reconhecer nuances e suportar perguntas incômodas. Sem isso, a pessoa vira apenas uma repetidora de opinião pronta. Pode até falar bonito, mas não pensa com profundidade. Apenas ecoa o grupo ao qual deseja pertencer.

Ah, o pensamento crítico. Essa habilidade tão celebrada e tão pouco exercida ajuda a formar uma marca pessoal mais marcante do que qualquer frase bem lapidada. Nenhuma inteligência artificial consegue substituir completamente essa parte, embora muita gente já esteja tentando terceirizar até a própria visão de mundo. A tecnologia organiza dados, mas não responde pelo que você defende ou assina com o seu nome. Quem aperta “enviar” ainda é você.

Quem deseja ter uma marca pessoal memorável precisa ter opinião própria. E opinião própria, em algum momento, vai desagradar alguém. O desejo de ser aceito por todos costuma produzir uma pessoa morna, previsível e facilmente esquecível. Mas existe outro extremo, igualmente pobre: transformar cada fala em briga. Ninguém se torna mais interessante apenas por viver em modo combate.

Ter opinião própria não significa sair distribuindo sentença a respeito de tudo. Também não significa comentar cada polêmica. Há uma diferença enorme entre pensar por conta própria e viver em estado permanente de reação. Muita gente confunde firmeza com grosseria e personalidade com incapacidade de conviver. A pessoa até chama atenção por um tempo. Depois, começa a ser lembrada pelo cansaço que provoca.

Também é preciso entender que valores não precisam virar panfleto. Uma pessoa pode defender ideias importantes sem reduzir a própria atuação a bandeiras automáticas. Pode discordar sem humilhar. Pode inclusive mudar de ideia, porque gente que pensa de verdade revisa o que acredita. O problema é que a polarização não gosta de nuances. Ela prefere pacotes fechados, respostas rápidas e gente fácil de classificar.

O mundo seria insuportável se todo mundo gostasse apenas do azul. A diferença torna as conversas mais interessantes quando ainda sabemos lidar com ela sem transformar tudo em tribunal. Para uma marca pessoal, o desafio não está em agradar todas as plateias nem em gritar mais alto que os outros. Está em continuar sendo uma pessoa pensante em um país que anda viciado em reduzir gente a lado.

**TER OPINIÃO PRÓPRIA NÃO SIGNIFICA SAIR DISTRIBUINDO SENTENÇA A RESPEITO DE TUDO. TAMBÉM NÃO SIGNIFICA COMENTAR CADA POLÊMICA. HÁ UMA DIFERENÇA ENORME ENTRE PENSAR POR CONTA PRÓPRIA E VIVER EM ESTADO PERMANENTE DE REAÇÃO**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/05/2026

## COMÉRCIO EXTERIOR - BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,536 BILHÃO NA 3ª SEMANA DE MAIO

Saldo positivo no mês já soma US\$ 5,652 bilhões, com avanço das exportações da agropecuária e da indústria de transformação

### Do Estadão Conteúdo



**De janeiro até a terceira semana de maio, o ano acumula superávit de US\$ 30,434 bilhões, um crescimento de 32,9% em relação ao mesmo período de 2025 (US\$ 24,330 bilhões)**

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,536 bilhão na terceira semana de maio. De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) divulgados nesta segunda-feira, 25, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 7,515 bilhões e importações de US\$ 5,979 bilhões. O mês

de maio acumula superávit de US\$ 5,652 bilhões, decorrente de US\$ 23,485 bilhões em exportações e US\$ 17,834 bilhões em importações.

Até a terceira semana de maio, comparado ao mesmo período de 2025, as exportações cresceram 9,9%. O desempenho dos setores foi o seguinte: alta de 18,5% em Agropecuária, que somou US\$ 6 275 bilhões; queda de 11,1% em Indústria Extrativa, que alcançou US\$ 4,503 bilhões; e, por fim, avanço de 15,4% em Indústria de Transformação, que atingiu US\$ 12,578 bilhões.

Em relação às importações, houve crescimento de 9,2% na mesma comparação. Houve queda de 5,5% em Agropecuária que somou US\$ 339 milhões; crescimento de 3,0% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$700 milhões; e expansão de 9,8% em Indústria de Transformação, que foi a US\$ 16,669 bilhões.

### Acumulado do ano

De janeiro até a terceira semana de maio, o ano acumula superávit de US\$ 30,434 bilhões, um crescimento de 32,9% em relação ao mesmo período de 2025, quando o saldo no período foi de US\$ 24,330 bilhões.

A projeção do Mdic é de que o superávit da balança comercial seja de US\$ 72,1 bilhões neste ano. O resultado projetado para 2026 é decorrente de uma previsão de US\$364,2 bilhões em exportações e US\$ 292,1 bilhões em importações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/05/2026

## COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE SUCATA DE ALUMÍNIO CRESCE 51% EM 5 ANOS

Países buscam alumínio de menor impacto ambiental, obtido por processos industriais ou pós consumo – um forte mercado no Brasil

### Do Estadão Conteúdo



**Os dados mostram ainda um aumento no processamento doméstico de sucata de alumínio, que atingiu 912,6 mil toneladas em 2024, crescimento de 106% em relação a 2010**

A demanda global por alumínio de menor impacto tem influenciado positivamente as exportações brasileiras deste tipo de produto. Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) apontam que, nos últimos cinco anos, houve um aumento de 51% no volume exportado, passando de 28 mil toneladas em 2020

para 42,4 mil toneladas em 2025. Em relação a 2010, a alta chega a 2.152%.

No mesmo período, também houve crescimento nas importações de sucata, que avançaram 29%, alcançando 181,3 mil toneladas em 2025, indicando mudanças no fluxo comercial do material.

Os dados mostram ainda um aumento no processamento doméstico de sucata de alumínio, que atingiu 912,6 mil toneladas em 2024, crescimento de 106% em relação a 2010.

A atividade tem se desenvolvido porque países do mundo todo estão procurando reduzir o uso de alumínio primário, extraído por meio da mineração de bauxita e, conseqüentemente, maior emissor de gases efeito estufa – ao contrário do alumínio secundário, que é fabricado com sucata descartada em processos industriais ou após o consumo – um forte mercado no Brasil.

Um dos exemplos é a China que, desde 2017, limitou a produção de alumínio primário e incentiva o uso de material reciclado, ampliando a necessidade de importação de sucata de países com cadeias de reciclagem estruturadas, como o Brasil.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO CONVERSA COM A CHINA PARA REVER COTA DE EXPORTAÇÃO

O país asiático controla as compras de carne bovina do Brasil por meio de um limite anual de 1,1 milhão de toneladas

**Do Estadão Conteúdo**



**O Brasil tem exportado 1,5 milhão de toneladas, com o excedente tributado em 50% pela China**

Durante evento no Rio de Janeiro, o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Márcio Elias Rosa, reiterou a importância da China para o mercado exportador brasileiro, embora tenha havido, neste ano, uma limitação imposta por Pequim às importações de carne, que afetou o Brasil.

“O governo está construindo um bom diálogo para que, no ano que vem, a gente reveja essa salvaguarda com o teto da cota da exportação”, afirmou a jornalista.

A China vem controlando as compras de carne bovina do Brasil por meio de uma cota anual de 1,1 milhão de toneladas. O País tem exportado 1,5 milhão de toneladas, com o excedente tributado em



50%. O mercado produtor teme que o ritmo acelerado de uso do volume isento de sobretaxa eleve o risco de perda de viabilidade econômica dos embarques ao longo do ano.

“O Brasil consegue exportar além da cota e, ainda assim, é competitivo, mas o ideal é que fiquemos sem cota, sem sobrecarga”, disse o ministro.

Ele ainda comentou o anúncio de que as autoridades chinesas retiraram a suspensão de três frigoríficos brasileiros, que estavam impedidos de embarcar para a China desde março de 2025. “O ministro André de Paula voltou da China semana passada e estamos animados com a perspectiva de, ainda neste ano, nós conseguirmos a habilitação de, pelo menos, mais 30 frigoríficos”, comentou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### COMÉRCIO EXTERIOR - PAÍSES ENVIAM LIMITE DE ARROZ E OVOS À EU

Argentina e Uruguai esgotaram integralmente as cotas isentas de tarifas no tratado

**Do Estadão Conteúdo**

A falta de consenso sobre a divisão interna das cotas agrícolas do acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia gerou a primeira disputa direta entre os países do bloco sul-americano.

Aproveitando o critério transitório First-In, First-Out (Fifo), segundo o qual preenche o teto quem registrar as exportações primeiro, a Argentina e o Uruguai esgotaram integralmente as cotas isentas de tarifas para produtos como arroz e ovos nesse primeiro mês de vigência do tratado, iniciado em 1º de maio.

O movimento frustrou novas solicitações de licenças de exportadores brasileiros e expôs as assimetrias operacionais na largada do livre-comércio transatlântico.

Servidora do Ministério de Economia e Finanças do Uruguai, Valeria Csukasi disse que o país capturou 63% desse volume total. O restante da cota de arroz foi coberto pela Argentina.

No segmento de ovos, o governo argentino informou que seus produtores garantiram 100% da cota.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### COMÉRCIO EXTERIOR - EUA E PERU FECHAM ACORDO PARA SETORES-CHAVE

Ideia é investir em infraestrutura, energia, logística, tecnologia e minerais no país andino

**Do Estadão Conteúdo**

O embaixador dos Estados Unidos no Peru, Bernie Navarro, e o presidente executivo da Agência de Promoção do Investimento Privado (Proinversión) do Peru, Luis del Carpio, assinaram nesta segunda-feira, 25, um memorando de entendimento (MdE) para atrair capital norte-americano para projetos estratégicos no país andino.

De acordo com um comunicado divulgado pela representação diplomática, o acordo estabelece um marco de colaboração para investimentos em “setores-chave”, como infraestrutura, energia, logística, tecnologia e minerais críticos.

O memorando também facilitará o intercâmbio de informações, a organização de seminários e missões empresariais, bem como a coordenação entre entidades públicas e privadas peruanas e norte-americanas. “O Peru é um parceiro-chave para os Estados Unidos”, afirmou Navarro.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### FINANÇAS - IBOVESPA ENCERRA NA MÁXIMA DO DIA, PERTO DOS 178 MIL PONTOS

Em alta de 0,91% nesta segunda-feira, índice da B3 alcança terceiro ganho no intervalo de quatro sessões

#### **Do Estadão Conteúdo**



**Neste mês de maio, o Ibovespa ainda recua 5,07%, moderando o avanço do ano a 10,36%**

Com volume financeiro muito enfraquecido pelo feriado em Nova York, sem mercados por lá nesta abertura de semana, o Ibovespa recuperou um degrau em relação ao fechamento de sexta-feira, de volta à linha dos 177 mil pontos.

Nesta segunda, oscilou dos 176.210,38 até os 177.815,72 pontos, entre a mínima na abertura e a máxima no fechamento, em alta de 0,91%. Obteve assim o terceiro ganho no intervalo de quatro sessões, após uma longa sequência em correção que sucedeu os recordes de 14 de abril. O giro ficou

em R\$ 14,5 bilhões nesta segunda-feira. No mês, o Ibovespa ainda recua 5,07%, moderando o avanço do ano a 10,36%.

Apesar do dia negativo para o petróleo, com perdas que chegaram a ficar em torno de 7% para o Brent durante a tarde, Petrobras teve ajuste mais discreto do que a commodity, com a ON em baixa de 2,91% e a PN, de 2,43%, no fechamento. O setor metálico também recuou, embora moderadamente, com Vale ON conseguindo virar no fim, dando fôlego adicional ao Ibovespa. No fechamento, a ação da mineradora mostrava alta de 0,59%, na máxima do dia.

Destaque no segmento metálico para a queda de 3,19% em Usiminas PNA. O desempenho do setor de commodities como um todo era mais do que compensado, desde cedo, pelo avanço do setor financeiro, o de maior peso no Ibovespa, com ganhos entre as maiores instituições que chegaram a 3,39%, em Banco do Brasil ON, no encerramento. Principal ação do segmento, Itaú PN subiu 2,26%, e tanto Bradesco PN (+2,55%) como Santander (Unit +1,99%) fecharam nas respectivas máximas do dia.

#### **Destaques**

Na ponta ganhadora do Ibovespa, destaque para Assaí (+8,06%), C&A (+6,70%) e Cyrela (+6,68%). No lado oposto, além de Petrobras e Usiminas, destaque para Prio (-5,98%). “O mercado vinha operando em modo de cautela, observando tanto o petróleo como as últimas pesquisas eleitorais”, que vinham enfraquecendo a perspectiva de “alternância de governo” na eleição de outubro, diz Rodrigo Moliterno, head de renda variável da Veedha Investimentos, acrescentando que a perspectiva de enfraquecimento do giro na sessão, com o feriado em Nova York, já vinha sendo desenhada desde a sexta-feira.

“Mas hoje houve uma virada de humor, com a possibilidade de que acordo em costura entre EUA e Irã venha a ser anunciado nas próximas horas. Teve efeito negativo para Petrobras que, pelo peso no índice, resultou em certa contenção do Ibovespa que, de outra forma, poderia ter subido hoje 1,5%, talvez até 2%”, aponta Moliterno, observando que as notícias domésticas, como o desgaste da pré-candidatura do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência, foram deixadas em segundo plano na sessão.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### FINANÇAS - DÓLAR TEM LEVE QUEDA, AINDA ACIMA DOS R\$ 5

Moeda norte-americana terminou a segunda-feira em baixa de 0,18%, cotada a R\$ 5,0190

#### **Do Estadão Conteúdo**

O dólar abriu a semana em leve queda frente ao real, alinhado ao comportamento da moeda norte-americana no exterior, mas manteve-se acima da linha de R\$ 5,00 pelo quinto pregão consecutivo.

Divisas emergentes ganharam terreno nesta segunda-feira, 25, com a diminuição da aversão ao risco no exterior, diante de sinais de progresso nas negociações entre Estados Unidos e Irã.

Operadores ressaltam que a ausência da referência das bolsas em Nova York e do mercado de Treasuries, fechados em razão do feriado do Memorial Day nos EUA, reduziu a liquidez.

Pela manhã, a divisa chegou a romper o piso de R\$ 5,00, com mínima de R\$ 4,9943, mas reduziu o ritmo de baixa paulatinamente ao longo da tarde, com ajuste de posições e aprofundamento das perdas do petróleo.

Com máxima de R\$5,0210, o dólar à vista terminou o dia em baixa de 0,18%, cotado a R\$ 5,0190. A moeda norte-americana acumula ganhos de 1,34% frente ao real em maio, após queda de 4,36% em abril. No ano, as perdas, que chegaram a superar 10% quando a taxa de câmbio estava abaixo do nível de R\$ 4,90, agora são de 8,56%.

“Vemos mais apetite ao risco nos mercados com a expectativa de um acordo entre Estados Unidos e Irã, o que está ajudando o real Podemos ver o dólar abaixo de R\$ 5,00 no curto prazo se houver redução do risco geopolítico”, afirma a economista-chefe do Ouribank, Cristiane Quartaroli, ressaltando que, nas últimas semanas, as divisas emergentes sofreram com a alta das taxas dos Treasuries, diante do aumento dos riscos inflacionários com a manutenção dos preços do petróleo em níveis elevados.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## JUSTIÇA - DEFESA DE MÁRIO FRIAS NEGA AO STF TRIANGULAÇÃO DE EMENDAS

Processo na Corte apura o envio de R\$ 2 milhões para instituições da dona da produtora do filme sobre Jair Bolsonaro

**Do Estadão Conteúdo**



**Mário Frias destinadas emendas ao Instituto Conhecer Brasil e à Academia Nacional de Cultura, ambos presididos por Karina da Gama, responsável pelo filme Dark Horse**

A defesa do deputado federal Mário Frias (PL-SP) negou ao ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF) que tenha feito triangulação de repasse de emendas parlamentares para financiar a produção do filme Dark Horse, uma biografia do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). O deputado pediu o arquivamento da ação em curso

no STF.

Frias disse que a alegação é “puramente especulativa”, baseada em “pré-julgamento” e um “argumento frágil, insuficiente e juridicamente irrelevante para sustentar qualquer irregularidade”.

A resposta da defesa de Mário Frias faz parte de processo em curso na Corte que apura o envio de R\$ 2 milhões em emendas parlamentares de Frias para instituições de Karina Ferreira da Gama, dona da produtora do filme de Bolsonaro. A justificativa das emendas aponta o financiamento de dois projetos sociais.



Em defesa, Frias menciona exame técnico realizado pela Câmara que “não foram identificadas na apresentação das emendas” e que houve “compatibilidade entre os objetos das emendas e os instrumentos de execução (termos de fomento), inclusive quanto à descrição e ao plano de trabalho”.

Parecer da advocacia da Câmara, porém, destaca que a fase de prestação de contas pelos beneficiários “ainda se encontra em curso” e que cabe “às entidades destinatárias demonstrar a adequada aplicação dos recursos”.

Dino instaurou a apuração com base em pedido apresentado pela deputada Tabata Amaral (PSB-SP). Tabata informou “outras condutas do deputado Federal Mário Frias, que teriam conexão com a alegada execução ilícita de emendas parlamentares para ONGs e projetos culturais”.

### **Destinação da verba**

As emendas foram destinadas ao Instituto Conhecer Brasil e à Academia Nacional de Cultura, ambos presididos por Karina da Gama. A produtora também é sócia-administradora da empresa Go Up Entertainment, que é responsável pela execução do filme Dark Horse e que está enredada no caso de envio de recursos de Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, ao senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) para custear a execução da obra.

Frias rebateu as alegações feitas por Tabata. “A denunciante, ao afirmar que “os recursos foram desviados”, incorre em pré-julgamento, atentando contra o primado do Devido Processo Legal, pois já condena o requerente antes mesmo do encerramento do ciclo de execução e de prestação de contas, sem que haja qualquer decisão administrativa dos órgãos de controle competentes”, afirmou.

A defesa do parlamentar disse não haver “uma única prova” de desvio de recursos para a produção do filme e disse que Tabata Amaral teria “ferido o decoro parlamentar” ao acionar a Justiça.

O deputado está envolvido na polêmica do financiamento do banqueiro Daniel Vorcaro, do Banco Master, a um filme sobre Bolsonaro. Flávio, filho do ex-presidente, aparece em áudio cobrando repasses de Vorcaro, que está preso por suspeitas de fraudes contra o sistema financeiro. Mário Frias é produtor-executivo do filme.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## **JUSTIÇA - MESSIAS VOLTA DE FÉRIAS APÓS REJEIÇÃO**

Após ter seu nome vetado para o STF, advogado-geral da União retoma suas atividades

### **Do Estadão Conteúdo**

O ministro Jorge Messias retornou nesta segunda-feira, 25, a suas atividades à frente da Advocacia-Geral da União (AGU). Ele tirou 15 dias de férias após ter a sua indicação ao Supremo Tribunal Federal (STF) rejeitada pelo Senado no fim do mês passado.

O advogado-Geral da União tem previstos para esta segunda-feira uma reunião de alinhamento de direção, três audiências e despachos internos, todos marcados para ocorrer nas dependências da pasta.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse a aliados que vai reenviar ao Senado a indicação do advogado-geral da União para a vaga deixada por Luís Roberto Barroso na Corte, mas o regimento interno da Casa proíbe que seja votada a indicação de uma autoridade já rejeitada naquele mesmo ano.

Messias aguarda uma definição do presidente, que pretende insistir no aliado para demonstrar força e passar a mensagem de que exerce as suas prerrogativas.

Segundo aliados do chefe da AGU, Messias só aceitaria uma nova indicação com muita certeza de que seria aprovado, principalmente após amargar a primeira derrota.

Ele foi sabatinado no Senado no dia 29 de abril e rejeitado por 42 votos a 34. O presidente da Casa, Davi Alcolumbre (União-AP), é apontado como o principal articulador do desfecho.

Na última segunda-feira, 18, o vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) elogiou o nome de Messias para a vaga no Supremo e disse que é preciso “aguardar” a decisão de Lula sobre o assunto.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## JUSTIÇA - CONDENADOS PELO ASSASSINATO DE MARIELLE SEGUEM PRESOS

Defesa havia feito um pedido de soltura enquanto aguarda recurso contra decisão da 1ª Turma do STF, mas Moraes rejeitou

**Do Estadão Conteúdo**



**Entre os condenados está Domingos Brazão, conselheiro do Tribunal de Contas do Rio de Janeiro**

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu nesta segunda-feira (25) manter a prisão dos acusados pelo assassinato da vereadora Marielle Franco e do motorista Anderson Gomes, ocorrido em 2018.

Com a decisão, continuarão presos o conselheiro do Tribunal de Contas do Rio de Janeiro (TCE-RJ) Domingos Brazão, o ex-chefe da Polícia Civil do Rio de Janeiro Rivaldo Barbosa, o major da Polícia Militar Ronald de Paula e o ex-policia militar Robson Calixto.

Moraes entendeu que a prisão preventiva dos acusados deve ser mantida. A decisão foi motivada por um pedido de soltura feito pelas defesas dos acusados.

“Não houve nenhum fato superveniente que alterasse a situação processual analisada pela Primeira Turma no momento do julgamento da ação penal, razão pela qual, deve ser mantida a custódia preventiva até o trânsito em julgado”, decidiu o ministro.

Em fevereiro deste ano, os acusados foram condenados pela Primeira Turma da Corte. Os irmãos Domingos e Chiquinho Brazão, que é ex-deputado federal, foram condenados a 76 anos de prisão. Chiquinho está em prisão domiciliar por questões de saúde.

Rivaldo recebeu pena de 18 anos de prisão. Ronald cumpre 56 anos de prisão, e Robson Calixto foi condenado a 9 anos. Ainda cabe recurso contra as condenações.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## JUSTIÇA - STF BUSCA SAÍDA PARA AÇÃO CONTRA MORAES

Presidente da Corte discute com AGU e Ministério da Justiça resposta à notificação dos EUA

**Do Estadão Conteúdo**

A Presidência do Supremo Tribunal Federal (STF), a Advocacia-Geral da União (AGU) e o Ministério da Justiça (MJ) discutem uma saída jurídica para a decisão da Justiça norte-americana de notificar o ministro Alexandre de Moraes sobre um processo aberto contra ele nos Estados Unidos.

O advogado Martin De Luca, que representa a plataforma de vídeos Rumble e a Trump Media & Technology Group, afirmou nesta segunda-feira, 25, que o ministro foi notificado via e-mail. O STF não confirma essa informação.

As duas empresas entraram com ação na Justiça do EUA pedindo a nulidade das ordens de restrição e bloqueio emitidas por Moraes. O argumento é que as determinações configuram censura e atentam contra o direito à liberdade de expressão.

Moraes não deve se manifestar diante da notificação porque, segundo a Lei Orgânica da Magistratura Nacional (Loman), o magistrado não responde pessoalmente por decisões judiciais proferidas no exercício regular da função jurisdicional.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### **JUSTIÇA - PENDURICALHOS: FACHIN E ALCOLUMBRE SE REÚNEM**

Presidentes do STF e do Senado debatem projeto de lei para restringir os pagamentos  
**Do Estadão Conteúdo**

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Edson Fachin, e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), se reuniram nesta segunda-feira, 25, para discutir um futuro projeto de lei para limitar os chamados “penduricalhos” pagos a magistrados.

Segundo notas divulgadas pelo Senado e pelo STF, os dois trataram sobre a “multiplicação de vantagens pecuniárias acessórias” que contribuem para os salários de magistrados ultrapassarem o teto do funcionalismo - hoje equivalente ao salário de um ministro do STF, de R\$ 46,3 mil.

Em decisão de março, o Supremo autorizou expressamente oito tipos de “penduricalhos” e limitou as verbas indenizatórias a 35% do teto. O adicional por tempo de serviço pode exceder o teto em mais 35%. No total, os salários de juízes e membros do Ministério Público poderão ultrapassar o teto em até 70%.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### **PORTUGAL - NOVA LEI FAVORECE TITULARES DE RESIDÊNCIA CPLP NA CONTAGEM PARA CIDADANIA PORTUGUESA**

Brasileiros que aderiram ao modelo da comunidade lusófona terão vantagem sobre imigrantes que aguardaram regularização pela AIMA

**Por VICENTE NUNES Público Brasil**



**Estima-se que os titulares da residência em Portugal pela CPLP estão, em média, com dois anos de vantagem à frente dos imigrantes que optaram pela manifestação de interesse**

Depois de tantos contratemplos vividos pelos cerca de 220 mil portadores dos títulos de residência emitidos com base no acordo de mobilidade da Comunidade dos Países de

Língua Portuguesa (CPLP), a recompensa chegou. Os titulares desses documentos serão os menos penalizados pelas mudanças promovidas pelo Governo, com aval da Assembleia da República, na Lei da Nacionalidade, cuja nova redação entrou em vigor no dia 19.

E a vantagem não se restringe ao novo prazo para se requerer a cidadania portuguesa por tempo de residência — enquanto, para os cidadãos da CPLP, a exigência de moradia legal em Portugal passou de cinco para sete anos, para os demais imigrantes, duplicou, para dez anos.



O benefício extra, explica o advogado Célio Sauer, está na contagem do tempo de residência, que, já na largada da nova lei, é maior do que o daqueles que insistiram em se regularizar no país por meio das extintas manifestações de interesse. Detalhe: os brasileiros são mais da metade dos titulares da residência para CPLP.

Por lei, o prazo de contagem de tempo para se requerer a nacionalidade lusa começa no momento da emissão do título de residência, que, no âmbito da CPLP, foi imediato, sem a necessidade da longa espera pela Agência para a Integração, Migrações e Asilo (AIMA) enfrentada pelos detentores da manifestação de interesse. Estima-se que os titulares da residência em Portugal pela CPLP estão, em média, com dois anos de vantagem à frente dos imigrantes que optaram pela manifestação de interesse.

“Muita gente que havia se arrependido de ter aberto mão da manifestação de interesse e recorrido aos títulos de residência pela CPLP, agora, podem comemorar”, diz Sauer. Ele exemplifica: “O emigrante José, que chegou a Portugal em 2022, recorreu à manifestação de interesse em maio daquele ano, mas a converteu em título da CPLP em março de 2023, tem, agora, três anos de residência legal em Portugal”.

Já o imigrante que também chegou a Portugal em 2022, recorreu à manifestação de interesse em maio daquele ano e se manteve nesse regime entrou na fila de espera da AIMA. “Suponhamos que esse imigrante tenha sido convocado pela Estrutura de Missão da AIMA em novembro de 2024, mas só conseguiu obter a regularização efetiva em maio de 2025, ele tem, agora, apenas um ano de residência para a contagem do pedido de cidadania”, detalha Sauer.

### Problemas superados

O advogado recorre ao Artigo 15 da nova Lei da Nacionalidade para reforçar o benefício temporal obtido pelos titulares da residência pela CPLP. Diz a redação da lei no que se refere à “residência”: “1 — Para os efeitos do disposto nos artigos precedentes, entende-se que residem legalmente no território português os indivíduos que aqui se encontram, com a sua situação regularizada perante as autoridades portuguesas, ao abrigo de qualquer dos títulos, vistos ou autorizações previstos no regime de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros e no regime do direito de asilo”.

O texto avança: “2 — O disposto no número anterior não prejudica os regimes especiais de residência legal resultantes de tratados ou acordos internacionais vinculativos do Estado português, designadamente no âmbito da União Europeia e da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa”. É nesse ponto, ressalta Sauer, que o Governo explicita o fato de as residências pela CPLP terem ficado em vantagem sobre a manifestação de interesse para a contagem do tempo exigido para se pedir a nacionalidade portuguesa pela nova lei.

Mas a vida de quem optou por deixar a manifestação de interesse e embarcar nos títulos da CPLP não foi fácil. O documento, que deveria garantir direitos a seus portadores, foi emitido em uma folha de papel A4 e acabou questionado pela União Europeia, por não ter as regras de segurança dos cartões de plástico tradicionalmente usados. Muitos dos titulares da residência pela CPLP tiveram de ficar confinados em Portugal porque as empresas aéreas não reconheciam o documento.

Houve casos, inclusive, de brasileiros que viajaram para a França e, quando questionados pelos agentes de segurança daquele país, foram deportados para o Brasil. “Também constatamos vários relatos de pessoas que tiveram dificuldades para acessar o sistema público de saúde português e correram riscos de perder os empregos”, lembra o advogado.

A situação se agravou porque os títulos bito da CPLP, foi imediato, sem a necessidade da longa espera pela Agência para a Integração, Migrações e Asilo (AIMA) enfrentada pelos detentores da manifestação de interesse. Estima-se que os titulares da residência em Portugal pela CPLP estão, em média, com dois anos de vantagem à frente dos imigrantes que optaram pela manifestação de interesse. “Muita gente que havia se arrependido de ter aberto mão da manifestação de interesse e recorrido aos títulos de residência pela CPLP, agora, podem comemorar”, diz Sauer.

*Esta reportagem integra uma série de matérias do jornal Público, de sua editoria Público Brasil, publicado pela Rede BE News, a partir da parceria firmada entre os dois veículos. São reportagens destacando as novidades e os desafios dos imigrantes brasileiros em terras lusitanas ou, nas palavras da equipe do Público Brasil, “histórias e notícias para a comunidade brasileira que vive ou quer viver em Portugal”.*

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### **INTERNACIONAL - RÚSSIA AVISA OS EUA PARA TIRAREM SEUS DIPLOMATAS DE KIEV**

Pedido do ministro russo das Relações Exteriores indica novo ataque, ainda mais intenso, contra a capital ucraniana

**Do Estadão Conteúdo**



**Sergei Lavrov informou aos EUA que, em resposta aos ataques ucranianos, a Rússia está respondendo de forma sistemática**

O ministro das Relações Exteriores da Rússia, Sergei Lavrov, pediu ao seu homólogo norte-americano, o secretário de Estado Marco Rubio, a evacuar seu pessoal da capital ucraniana, Kiev, no que parecem ser os sinais precursores de um novo ataque russo com mísseis contra a cidade.

Por ordem do presidente russo Vladimir Putin, Sergei Lavrov informou oficialmente a parte norte-americana que, em resposta aos contínuos ataques terroristas do regime de Kiev contra civis e alvos civis em território russo, as Forças Armadas russas estão lançando ataques sistemáticos e constantes contra instalações em Kiev utilizadas pelas Forças Armadas ucranianas e contra os centros de tomada de decisão relevantes”, informou o Ministério das Relações Exteriores russo em um comunicado.

Lavrov lembrou o comunicado publicado nesta mesma segunda-feira por Moscou, no qual se recomenda a evacuação aos Estados Unidos e aos demais países com representação diplomática em Kiev.

O ministro referiu-se ainda aos acordos alcançados em agosto de 2025 entre Putin e o presidente norte-americano, Donald Trump, e “lamentou que os esforços descarados das elites europeias e do regime de Kiev estejam minando esses acordos”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

### **INTERNACIONAL - KHAMENEI SOFREU SÓ FERIMENTOS LEVES, DIZ IRÃ**

Pela primeira vez desde os ataques de fevereiro, regime fala sobre estado de saúde do líder

**Do Estadão Conteúdo**

Autoridades do Irã afirmaram nesta segunda-feira, 25, que o líder supremo do país, o aiatolá Mojtaba Khamenei, sofreu apenas ferimentos “superficiais” durante os ataques perpetrados no final de fevereiro, no âmbito da ofensiva desencadeada pelos Estados Unidos e por Israel contra o país.

O porta-voz do Ministério da Saúde, Hosein Kermanpour, indicou em declarações à agência de notícias ILNA que o aiatolá, de 56 anos e que ainda não era líder supremo quando ocorreu o ataque, foi internado em um hospital junto com outros feridos naquele dia 28 de fevereiro, por volta das 13h (hora local).

“Além de ferimentos superficiais no rosto, na cabeça e nas pernas, que não causaram nenhuma amputação nem problema médico mais grave, nada mais aconteceu”, esclareceu o porta-voz, apesar de Khamenei não ter aparecido em público desde que foi nomeado líder supremo no último dia 8 de março, o que gerou comentários e rumores sobre seu estado de saúde.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**

## INTERNACIONAL - RODRIGO PAZ VAI REDUZIR O PRÓPRIO SALÁRIO

Presidente da Bolívia tomou a decisão para tentar frear protestos pela crise econômica

### **Do Estadão Conteúdo**

O presidente da Bolívia, Rodrigo Paz, anunciou nesta segunda-feira, 25, que reduzirá pela metade seu salário, bem como o dos membros de seu gabinete, em meio à onda de protestos e bloqueios de estradas que vêm ocorrendo no país latino-americano há semanas.

“Este presidente, juntamente com seus ministros, tomou a decisão, como parte do esforço e do compromisso com o país, de reduzir o salário em 50%”, afirmou durante um discurso em Sucre por ocasião do 217º aniversário da Revolução de Chuquisaca, que marcou o início dos movimentos independentistas na América Latina.

Paz também explicou que os bloqueios “não são a solução”. “O diálogo foi previsto na Constituição para levar adiante o país. E este governo será, e sempre será, um governo do diálogo com as regiões”, argumentou, descartando o aumento de tarifas de energia elétrica.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2026**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### **LULA ADMITE QUE BR-319 ESTÁ EM ÁREA 'MUITO SENSÍVEL DA AMAZÔNIA', MAS DIZ QUE OBRA TERÁ 'MAIOR CUIDADO AMBIENTAL DO MUNDO'**

Reconstrução da estrada enfrenta resistência de ativistas, que veem no asfaltamento uma ameaça a uma das áreas mais preservadas da Floresta Amazônica

**Por Luís Felipe Azevedo — Rio de Janeiro**



**Presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante agenda — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta terça-feira que a obra de pavimentação da rodovia BR-319, que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO), será a “com o maior cuidado ambiental já feita em qualquer país do mundo”. A reconstrução da estrada enfrenta resistência de ativistas, que veem no asfaltamento uma ameaça a uma das áreas mais preservadas da Floresta Amazônica.

— Ela não é uma estrada qualquer. Ela está situada num lugar muito sensível da Amazônia. Para autorizar a gente fazer essa estrada, estamos discutindo há meses qual é o sistema de segurança ambiental mais seguro — disse Lula durante agenda no Amazonas.

O petista defendeu a integração de diferentes setores na atuação pela segurança da rodovia e afirmou que a BR-319 será uma "estrada modelo de qualidade e de preservação ambiental".

— A gente não quer que as pessoas, sem nenhum critério, desmatem a floresta para ganhar dinheiro vendendo madeira. Sem levar em conta o prejuízo que a gente pode causar no meio ambiente, que é uma coisa muito importante hoje para nós — defendeu o presidente.



**A BR-319:, que liga Manaus a Porto Velho — Foto: Custodio Coimbra/Agência O Globo/25/05/2025**

Há cerca de 20 anos, a obra da BR-319 é questionada na Justiça. De um lado, autoridades locais defendem a pavimentação da via, que tem mais de 850 quilômetros e é a única ligação terrestre de Manaus com o restante do país. Do outro, entidades ambientalistas pedem que seja realizado o licenciamento ambiental completo, a fim de mitigar impactos em uma região com

grande biodiversidade.

### A estrada ao longo dos anos

Deslize para baixo

1968

Início da construção da BR-319, símbolo do desenvolvimento no período da ditadura.

1976

Rodovia é inaugurada na Amazônia como um dos projetos de incentivo à migração durante o governo militar.

1988

Após anos de abandono, deteriora-se, tornando-se intransitável; mais da metade dela foi tomada por floresta.

2015

Durante o governo Dilma, o Ibama concede uma licença de manutenção da via condicionada ao processo de licenciamento ambiental.

2021

O governo Bolsonaro transportou cilindros de oxigênio pela via durante a crise de Manaus na pandemia. Um trator foi usado para abrir caminho.

2022

O Ibama concede licença prévia, mas indígenas afirmam que não foram consultados. Faltam outras duas licenças para a obra.

2026

Janeiro

O governo Lula usa trecho da nova lei de licenciamento antes vetado pelo Planalto para publicar editais, dispensando essas novas licenças.

2026

Abril

Entidades contestam o uso da nova lei, mas a justiça suspendeu a paralisação dos pregões eletrônicos.

Como revelou o GLOBO em abril, o governo Lula se baseia em um critério — antes vetado pelo próprio presidente — presente na lei que flexibilizou o licenciamento ambiental para tentar avançar com os trabalhos na BR-319, dispensando o rito do Ibama. Quatro pregões foram abertos pelo Ministério dos Transportes para a escolha das construtoras que farão a pavimentação do trecho do meio da via.

Em 2022, o governo federal, sob gestão de Jair Bolsonaro (PL), concedeu uma licença prévia (LP), que foi derrubada ano passado pela Justiça, após ação do Observatório do Clima. A LP é a primeira fase de licenciamento em vigor na época, que previa ainda a obtenção de Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO). Após a nova lei, o modelo trifásico deixa de ser obrigatório, a menos que haja grande impacto ambiental.

### Viagem de Lula

A declaração de Lula ocorreu durante agenda de entrega de moradias do programa Minha Casa, Minha Vida em Manaus. A viagem também tem o objetivo de aparar arestas com aliados e tentar fechar os nomes do palanque no Amazonas para a eleição de outubro.

O PT defende a escolha do ex-vice-presidente da Câmara dos Deputados Marcelo Ramos como candidato ao Senado. O líder do MDB na Casa, Eduardo Braga, que disputará um novo mandato, porém, resiste a essa indicação. O nome ao governo de Lula no Amazonas será o senador Omar Aziz (PSD).

Em vídeo publicado em abril, o petista afirmou que não seria a hora de paralisar obras e definiu a rodovia como “sonhada e requisitada”. Disse ainda que vai “começar a reformar”. Ele aparece ao lado de Aziz e Braga, que são defensores da pavimentação da via.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/05/2026

### EQUIPE ECONÔMICA NEGOCIA VALOR MENOR E ESCALONAMENTO PARA EVITAR IMPACTO DE R\$ 50 BI EM MUDANÇAS NO MEI

Projeto na Câmara prevê teto de R\$ 145 mil e contratação de até dois funcionários  
**Por Thaís Barcellos — Brasília**



**Na foto, Dario Durigan — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

A equipe econômica deve negociar um valor menor e um escalonamento nas mudanças de regras do Microempreendedor Individual (MEI) para evitar um impacto fiscal de cerca de R\$ 50 bilhões por ano com as alterações.

A atualização do teto do MEI, limite máximo considerado para que um empreendedor se enquadre na categoria, foi incluído pelo Congresso no âmbito das negociações da escala 6x1.

Segundo o presidente da Câmara dos Deputados, deputado Hugo Motta (Republicanos-PB), foram acertadas com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva a elevação do limite do faturamento e a permissão para que microempreendedores individuais (MEI) possam empregar mais de um trabalhador. A legislação hoje limita a contratação a apenas um empregado.

Um projeto com a atualização dos parâmetros do MEI já foi aprovado pelo Senado e está em tramitação na Câmara. Os senadores aprovaram um aumento do teto de faturamento anual de R\$ 81 mil, vigente hoje, para R\$ 130 mil. Mas, na Câmara, o limite já foi atualizado para R\$ 145 mil, com atualização anual pelo IPCA. O projeto também prevê a contratação de até dois funcionários.

Nos cálculos do Ministério da Fazenda, essa versão custaria aos cofres públicos R\$ 48,5 bilhões em 2027 e R\$ 53,7 bilhões em 2028. A avaliação da equipe do ministro Dario Durigan é de que o aumento proposto pelos deputados e a atualização pelo IPCA seria inconstitucional.

O governo deve tentar negociar uma redução do limite proposto, além de um escalonamento nas mudanças. Em relação ao aumento de funcionários, por sua vez, não é visto como um problema.

Prazo perto do fim! Entrega do Imposto de Renda 2026 termina na próxima sexta; veja regras  
Nesta segunda-feira, Motta disse que o valor do teto do MEI não estava definido ainda. Ele também sinalizou que as mudanças poderiam ser graduais.

— Nos próximos dias, vamos tratar da questão dos microempreendedores individuais. Hoje, esses empreendedores só podem empregar uma pessoa por carteira assinada. A ideia nossa é poder avançar, permitindo que esses empreendedores possam contratar mais pessoas, já que estamos reduzindo a jornada de trabalho — afirmou Motta, ao anunciar os detalhes do texto da Proposta de Emenda Constitucional (PEC), que acaba com a escala 6x1.

Motta ainda disse que Lula está sensível ao pleito dos deputados para elevar o limite de faturamento do MEI.

— O presidente Lula está sensível a esse apelo feito por nós. É um apelo que praticamente une toda a casa — disse Motta.

Especialistas alertam, no entanto, que a ampliação do limite de faturamento do MEI pode agravar o déficit da Previdência porque a alíquota de contribuição, equivalente a 5% do salário mínimo, não cobre as despesas com benefícios no futuro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/05/2026*

### **MOTTA DEFENDE 'SOLUÇÃO CONJUNTA A QUATRO MÃOS' PARA SOCORRER O BRB APÓS TRANSAÇÕES COM O MASTER**

Presidente da Câmara contou ter conversado com a governadora sobre a situação e que tem procurado ministros para tratar do assunto

**Por Geralda Doca — Brasília**



**O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB) — Foto: Bruno Spada / Câmara dos Deputados**

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), defendeu um esforço conjunto para salvar o Banco de Brasília (BRB). Segundo ele, se a instituição pública parar de operar, será ruim para todo o país, não só para o Distrito Federal.

Em uma crítica indireta ao presidente Lula, que não atendeu a governadora do Distrito Federal, Celina Leão (PP), adversária política, para tratar da capitalização do banco, Motta disse que o momento é de agir com isenção para fazer o que é "correto" para o país.

— Não podemos deixar a política partidária imperar. Eu penso que é o momento onde nós temos que agir com isenção, com institucionalidade e buscando fazer o que é correto para o país. O momento do palanque eleitoral, da disputa, deverá ser feito no momento correto. Essa disputa tem que ser feita no período eleitoral, onde cada um terá que escolher seus candidatos — disse Motta, em entrevista à CNN Brasil.

Ele contou que conversou com a governadora sobre a situação do BRB e que tem procurado ministros para tratar do assunto.

— Não é bom para o sistema financeiro um banco público como o BRB não conseguir manter as suas atividades. Não é bom só para o Distrito Federal, não é bom para o país. Quem é que ganha com o BRB quebrando? Não sei. Acho que ninguém ganha, só vejo quem perde. Então, por causa disso, eu tenho defendido sempre que através do diálogo a gente encontra as soluções para esses problemas — disse Motta, acrescentando:

— Eu espero que a governadora consiga conversar com o governo federal e quem sabe uma solução conjunta a quatro mãos possam ser aí construídas para evitar aquilo que na minha avaliação é o é o BRB deixar de operar.

O governo do Distrito Federal precisa aportar cerca de R\$ 8 bilhões no BRB, para cobrir o rombo gerado pelas transações com Banco Master. Porém, não há recursos para isso.

Por isso, o governo local tem buscado um empréstimo de R\$ 6,6 bilhões junto ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC) e a bancos. Para isso, tenta obter um aval da União. A garantia do Tesouro Nacional

daria conforto às outras instituições financeiras e ao FGC para obter condições mais acessíveis, carência e prazo mais longo para o pagamento.

O governo do DF, por outro lado, não tem uma nota de crédito que lhe credencie para isso e Celina tentou recorrer ao presidente em busca de uma exceção.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/05/2026*

### **EQUATORIAL E CONSÓRCIO DA AEGEA APRESENTAM OFERTA PELA COPASA**

Transação deverá ser seguida por uma oferta pública subsequente de ações que reduzirá o controle do Estado sobre uma das maiores concessionárias de água e esgoto do país

*Por Bloomberg — São Paulo*



**Reservatório da Copasa, uma das maiores concessionárias de água e esgoto do Brasil — Foto: Divulgação COPASA**

Dois grupos apresentaram propostas para se tornar investidor estratégico na Copasa, avançando o plano do governo de Minas Gerais de privatizar uma das maiores concessionárias de água e esgoto do Brasil, segundo fontes familiarizadas com o assunto.

Um dos grupos é formado pela Itaúsa, o fundo soberano de Singapura GIC, a Equipav Saneamento e a Aegea Saneamentos, disse uma das pessoas, que pediu para não ser identificada. A Aegea detém uma participação menor no grupo, chamado de Livorno, para evitar o aumento de seu endividamento, informou a Bloomberg anteriormente. A Itaúsa e a Aegea confirmaram em comunicados que fizeram proposta pela Copasa.

O outro grupo é liderado pela Equatorial, disseram outras fontes. A empresa estava hesitando em participar depois que sua parceira, a Sabesp, desistiu do processo, segundo a Bloomberg. A Equatorial não respondeu a um pedido de comentário.

A transação, que deve figurar entre os maiores negócios do Brasil neste ano, deverá ser seguida por uma oferta pública subsequente de ações que reduzirá o controle do Estado sobre a Copasa.

Entenda: Empresas terão nova regra para saúde mental dos trabalhadores a partir de hoje  
A estrutura do consórcio apresentada pelo grupo Aegea é semelhante ao modelo utilizado na privatização da Cedae, empresa de saneamento do Rio de Janeiro, em 2021, quando um grupo liderado pelos mesmos acionistas garantiu a participação majoritária na concessão.

O investidor estratégico poderá adquirir 30% da Copasa antes da oferta pública, com a possibilidade de comprar mais ações no mercado durante a oferta, até um máximo de 45% dos direitos de voto, segundo documento.

O fundo de infraestrutura Perfin aumentou recentemente sua participação na Copasa para cerca de 15% e também está em negociações para desempenhar um papel ativo na empresa após a privatização, de acordo com pessoas familiarizadas com o assunto. O fundo pretende adquirir mais ações durante a oferta pública, disseram as pessoas, o que significa que a Copasa poderá terminar com dois grandes acionistas.

Divórcio na moda: Futuro da Farm está no centro da disputa para redivisão do grupo Azzas 2154

Após a definição do investidor estratégico por meio do leilão, a Copasa planeja lançar uma oferta pública de ações por meio de um processo de bookbuilding que se estenderá até 1º de junho. O preço da oferta será definido em 2 de junho.

O estado de Minas Gerais, que atualmente detém 50,03% da Copasa, poderá manter no máximo 5% após a oferta pública, de acordo com um documento da empresa. O estado também poderá manter uma chamada "Golden share", que lhe confere alguns direitos de veto.

A transação representa um teste crucial para o setor de saneamento básico no Brasil após a privatização da Sabesp, a maior concessionária de água e saneamento do país, em 2024. A Equatorial tornou-se a investidora estratégica da Sabesp nesse acordo, enquanto a Aegea desistiu do processo devido a uma cláusula que limitava a participação do investidor estratégico.

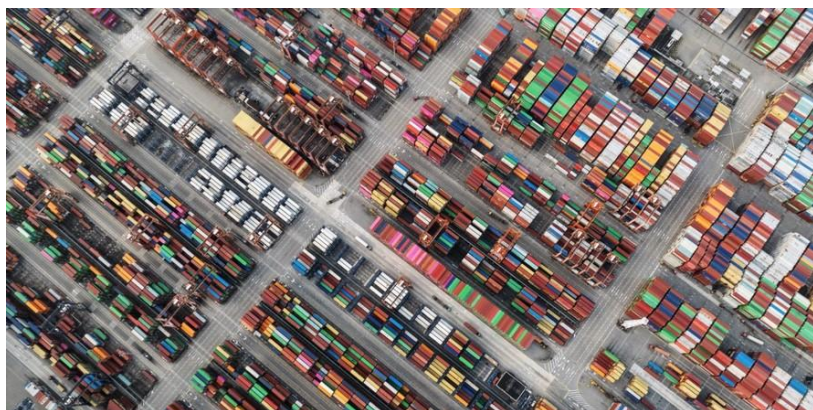
Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/05/2026

## BRASIL REGISTRA DÉFICIT DE US\$ 1,8 BILHÃO NAS CONTAS EXTERNAS EM ABRIL, SEGUNDO O BC

Houve resultado negativo na balança de serviços, renda primária, e saldo de viagens para o exterior

Por **Bernardo Lima** — **Brasília**



### **Exportações chinesas desaceleram em março — Foto: Bloomberg**

As contas externas do Brasil registraram déficit de US\$ 1,8 bilhão em abril de 2026, 12,5% a mais do que o resultado negativo de R\$ 1,6 bilhões registrado no mesmo período do ano passado. Os dados do setor externo foram divulgados nesta sexta-feira pelo Banco Central (BC). Em 12 meses, o rombo é de US\$ 64,3 bilhões, que ficou estável em relação

a março (-US\$ 64,2 bilhões).

Para este resultado, contribuiu o déficit da balança de serviços, que chegou a R\$ 5 bilhões em abril, ante R\$ 4,1 bilhões no mesmo mês de 2025.

Além disso, a conta da renda primária (que engloba remessas de lucros, dividendos, juros de dívidas e salários) seguiu deficitária, e em abril somou R\$ 6,8 bilhões, aumento de 35,5% em relação ao ano passado. O saldo com viagens para o exterior ficou negativo em US\$ 1,5 bilhão, com os brasileiros gastando mais lá fora, aumento de 66,4% em relação ao ano passado, segundo o BC.

Por outro lado, a balança comercial de bens teve um aumento no seu superávit, que atingiu R\$ 9,7 bilhões em abril de 2026, um crescimento na comparação com os R\$ 7 bilhões no mesmo período do ano passado.

As exportações de bens totalizaram US\$34,3 bilhões, crescimento de 13,9% na comparação interanual, enquanto as importações de bens somaram US\$24,6 bilhões, elevação de 6,2%.

### **Investimento**

Os dados divulgados pelo BC mostram que o Brasil segue atraindo os investidores estrangeiros. Os Investimentos Diretos no País (IDP) — cujos recursos podem ser aplicados em fábricas, empresas e projetos de longo prazo — somaram US\$ 8,9 bilhões em abril, um crescimento de 64,8% na comparação os investimentos de R\$ 5,4 bilhões no mesmo período de 2025.

No acumulado de 12 meses, os investimentos diretos totalizaram US\$ 79,2 bilhões (3,28% do PIB), ante US\$ 75,7 bilhões no mês anterior.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/05/2026

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### FIM DA ESCALA 6X1 PODE AFETAR PRODUTIVIDADE E REDUZIR CAPACIDADE DE CRESCIMENTO, DIZEM ECONOMISTAS

Para analistas, mudança na regra trabalhista pode acabar forçando o deslocamento de empregos para a informalidade

**Por Eduardo Laguna (Broadcast)**

O projeto que determina o fim da escala 6x1 e a redução da jornada de trabalho deve ser votado - e provavelmente aprovado - na Câmara dos Deputados ainda esta semana. Mas os críticos à proposta alertam para os efeitos negativos na economia, com queda na produtividade e, conseqüentemente, menor capacidade de crescimento do País.

Num Brasil que já terá de enfrentar o envelhecimento da população sem superar gargalos de investimento e de qualificação da força de trabalho, analistas avaliam que será difícil compensar integralmente uma redução de jornada com maior produção por hora. Isso exigiria ajustes justamente no mercado formal, onde os trabalhadores são em geral mais produtivos.

O deslocamento do emprego para a informalidade, bem como sua substituição por vínculos sem carteira assinada, é um efeito colateral citado por economistas caso o fim da escala 6x1 seja aprovado. Na prática, a redução da jornada sem corte de salários elevaria o custo da hora trabalhada. Nesse cenário, empregadores tenderiam a buscar formas de contratação mais baratas - ainda que, em média, menos produtivas -, o que dificultaria ainda mais o desafio do Brasil de sair de um período de estagnação da produtividade que já supera uma década.



**O deputado Leo Prates (E), relator da projeto na Câmara, e o ministro do Trabalho, Luiz Marinho Foto: Wilton Junior/Estadão**

Para economistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast, o fim da escala 6x1 ameaça anular avanços trazidos pela reforma trabalhista de 2017, que levou a uma maior formalização do emprego e contribuiu, na visão de alguns analistas, para melhorar o potencial de crescimento da economia.

“A literatura mostra que os países onde houve algum impacto positivo na produtividade tinham informalidade pouco significativa”, diz o CEO da consultoria Quantivis Analytics, José Ronaldo Souza Júnior, que dirigiu por mais de cinco anos o departamento responsável por estudos macroeconômicos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

A cautela, acrescentam analistas, decorre do fato de que, onde a experiência foi bem-sucedida, a jornada caiu porque a economia já era mais produtiva - e não o contrário. Ou seja, a redução de horas foi mais resultado de ganhos anteriores, como tecnologia e capital humano, do que sua causa.



No Brasil, reduzir a jornada máxima para 40 horas semanais exigiria ganho de produtividade de 1,4% para evitar queda do PIB, segundo cálculos da consultoria 4intelligence, considerando uma redução imediata da jornada média formal do setor privado, hoje em 41,4 horas semanais.

Parece pouco, mas é sete vezes mais do que o avanço da produtividade nas últimas quatro décadas: 0,2% ao ano, conforme cálculo do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre), da Fundação Getulio Vargas, que leva em conta não somente a produtividade da mão de obra, mas também a eficiência do uso de capital. Se considerada apenas a métrica por hora trabalhada, a produtividade não saiu do nível de 13 anos atrás.

O economista Rodolfo Margato, da XP Investimentos, afirma que ainda é preciso esperar a versão final da proposta de emenda constitucional (PEC) sobre a escala 6x1, mas diz que estimativas preliminares apontam aumento de custos, já que a jornada cairia sem corte de salários - elevando o risco de fechamento de vagas formais e de migração para a informalidade.

“Nos últimos anos, muitos ganhos do mercado de trabalho, para além da taxa de desemprego em níveis historicamente baixos, vieram do aumento da formalização, que ‘conversa’ com maior produtividade e potencial de crescimento. Em razão da redução de margens esperada em muitas atividades, o aumento de informalidade volta a preocupar”, avalia Margato. Para ele, nesse cenário, há algum risco de queda no PIB potencial.

Um potencial de crescimento menor tende a aumentar pressões inflacionárias em momentos de aquecimento econômico, reduzindo o espaço para o Banco Central cortar juros. Souza Júnior, que também é professor do Ibmeq, avalia que uma redução generalizada das horas trabalhadas agravaria o desequilíbrio entre demanda resiliente e oferta restrita, num mercado com desemprego historicamente baixo. “Não se ganha produtividade por restrição determinada por lei”, afirma.

Para Fernando de Holanda Barbosa Filho, pesquisador do Ibre que tem feito simulações sobre os impactos econômicos do fim da escala 6x1, o aumento da demanda por mais tempo de lazer é natural à medida que a renda dos brasileiros aumenta. O grande problema, avalia, é fazer a redução da jornada de trabalho por lei, e num momento em que a economia não apresenta ganhos de produtividade expressivos.

“Quando tudo isso é negociado, a coisa funciona melhor. O problema é a legislação obrigar que todos façam, tanto as empresas que conseguem quanto aquelas que não conseguem realizar a mudança.” Segundo ele, o histórico de produtividade não chega perto do necessário para compensar a redução da jornada. “Vai haver um estímulo à informalidade, vai haver uma perda de produtividade no agregado, e isso tende a gerar uma redução do produto potencial.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/05/2026**

## **MERCOSUL-UE: ARGENTINA E URUGUAI ESGOTAM COTAS DE ARROZ E OVOS E ACENDEM ALERTA NO BRASIL**

Países vizinhos aproveitaram critério transitório e esgotaram integralmente as cotas isentas de tarifas para os produtos neste primeiro mês de vigência do tratado, iniciado em 1º de maio

**Por Guilherme Nannini**

A falta de consenso sobre a divisão interna das cotas agrícolas do acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia gerou a primeira disputa direta entre os países do bloco sul-americano. Aproveitando o critério transitório First-In, First-Out (Fifo), segundo o qual preenche o teto quem registrar as exportações primeiro, a Argentina e o Uruguai esgotaram integralmente as cotas isentas de tarifas para produtos como arroz e ovos nesse primeiro mês de vigência do tratado, iniciado em 1º de maio.

O movimento frustrou novas solicitações de licenças de exportadores brasileiros e expôs as assimetrias operacionais na largada do livre-comércio transatlântico.



**Segundo dados divulgados por autoridades, a cota para 2026 de arroz do Mercosul para a União Europeia, de 6.667 toneladas, já foi preenchida**  
**Foto: Robyn Beck/AFP**

Segundo dados divulgados por autoridades regionais na última semana, a cota anual de 6.667 toneladas de arroz destinada ao bloco para 2026 foi totalmente preenchida.

Servidora do Ministério de Economia e Finanças do Uruguai, Valeria Csukasi detalhou em sua conta na rede social X que o país capturou 63% desse volume total, feito também celebrado pelo presidente do país, Yamandú Orsi. O restante da cota de arroz foi coberto pela Argentina.

No segmento de ovos, o ministro da Desregulação e Transformação do Estado da Argentina, Federico Sturzenegger, informou que os produtores argentinos garantiram 100% da cota com preferência tarifária para o mercado europeu, além de uma fatia expressiva no mercado de mel.

Segundo o ministro, o desempenho foi impulsionado pela agilidade da nova guia digital da Janela Única de Comércio Exterior (VUCE) argentina, lançada no dia 3 de maio.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/05/2026**

## **STF VIRA PRINCIPAL PLANO DO DISTRITO FEDERAL PARA COBRIR ROMBO DO MASTER NO BRB**

Governo distrital foi ao Supremo para obrigar governo Lula a participar de socorro; integrantes da administração dizem que DF tem condições de pagar empréstimo

**Por Daniel Weterman**

BRASÍLIA — O Supremo Tribunal Federal (STF) se tornou a principal estratégia do governo do Distrito Federal para cobrir o rombo no Banco de Brasília (BRB) deixado pelas operações com o Banco Master. A administração distrital acionou o Supremo para obrigar o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) a participar do socorro ao BRB.

O pedido foi protocolado no dia 19 de maio e estava em segredo de Justiça. A estratégia estava nos planos da cúpula do DF e do BRB há mais de um mês, segundo apurou o Estadão. O relator é o ministro Luiz Fux - que, na tarde desta terça-feira, 26, retirou o sigilo do processo.

Nesta terça, a governadora do Distrito Federal, Celina Leão, tem uma reunião com o magistrado e representantes da União, em uma espécie de audiência de conciliação, às 16 horas. No dia anterior, Fux emitiu decisões para que a Advocacia-Geral da União e o Banco Central se manifestassem.

“É a oportunidade de uma conciliação. Conciliação onde o povo do Distrito Federal está acima de qualquer coisa. Se isso for homologado hoje, já vira essa página porque a parte de liquidez foi resolvida”, disse a governadora em entrevista a jornalistas.

O governo do Distrito Federal ficou sem dinheiro em caixa para honrar compromissos e perdeu a capacidade de pagamento exigida pela União para conceder aval do Tesouro Nacional em operações financeiras.

O DF busca um empréstimo de R\$ 6,6 bilhões junto ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC) e quer que a União seja avalista da operação - ou seja, dê garantia. O objetivo é injetar o dinheiro no BRB e cobrir o rombo deixado pelo Master na instituição.



### **Compra do Master pelo BRB expõe fragilidades de proteção do FGC Foto: Adobe Stock**

O FGC resiste a conceder o financiamento sem ajuda da União e sem a participação de outros bancos. No final de abril, Celina encaminhou um ofício ao ministro da Fazenda, Dario Durigran, pedindo que o governo federal conceda o aval de forma excepcional, alegando riscos para o Distrito Federal e para o sistema bancário em caso de quebra do BRB. Ela também pediu uma reunião

com o presidente Lula, mas não foi atendida.

O ministro da Fazenda tem falado que o Distrito Federal não está com condições financeiras de ser socorrido pela União. Durigran sugeriu que o governo distrital ofereça o Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF) como garantia da operação. O fundo banca o salário de policiais do DF e servidores da saúde e educação, e por isso há resistência em abrir mão dessa transferência.

O BRB não publicou o balanço financeiro de 2025, que tinha prazo de divulgação até o dia 31 de março, e foi sancionado pelo Banco Central. Informalmente, o banco e o governo do DF prometeram ao Banco Central que entregariam o balanço até a próxima sexta-feira, 29, junto com a solução para cobrir o prejuízo do Banco Master. Se não conseguir o empréstimo, o plano B é usar uma solução contábil com a securitização da dívida ativa do DF.

Integrantes do BRB e do governo do Distrito Federal argumentam, nos bastidores, que o DF tem condições de pagar o empréstimo, mesmo com a nota "C" dada pelo Tesouro Nacional na capacidade de pagamento, que impede a garantia. Além disso, citam que a União já socorreu Estados com situação pior, como o Rio de Janeiro, e estatais completamente endividadas, como os Correios recentemente. Interlocutores também lembram que, em 2009, o STF obrigou a União a conceder aval para um empréstimo internacional de R\$ 190 milhões ao Distrito Federal.

Entre os quatro indicadores considerados pelo Tesouro Nacional para avaliar a situação, o DF ficou com nota "vermelha" na poupança corrente, critério que analisa a despesa corrente frente às receitas. O endividamento, a liquidez relativa do caixa e o ranking de qualidade fiscal estão no "azul".

O governo argumenta que está fazendo um ajuste fiscal para solucionar o orçamento. O DF acumula um déficit de R\$ 2,7 bilhões nas contas nos últimos 27 meses. O secretário de Economia, Valdivino de Oliveira, afirmou ao Estadão que o compromisso é corrigir a rota e deixar o caixa com superávit até agosto, fazendo um esforço para recuperar a receita e cortando gastos.

Ao receber o empréstimo, o Distrito Federal precisa oferecer garantias para finalizar a operação. Se a União for avalista, o DF deve oferecer contragarantias para honrar o compromisso. Nesse caso, a administração distrital diz ter o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), o Fundo de Participação dos Estados (FPE) e imóveis públicos que já foram autorizados por lei. O uso de imóveis, no entanto, foi judicializado e também está no Supremo Tribunal Federal, tramitando em outro processo.

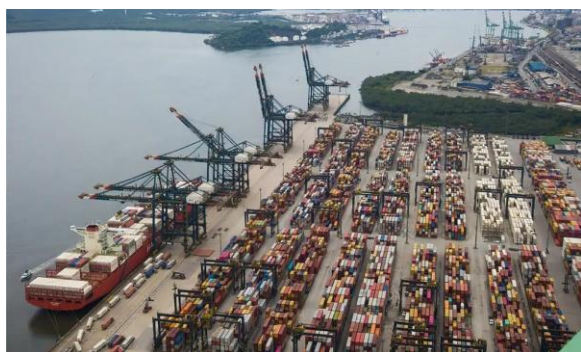
**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 26/05/2026**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### BALANÇA COMERCIAL DE BENS REGISTROU SUPERÁVIT DE US\$ 9,707 BI EM ABRIL, MAIOR DA SÉRIE PARA O MÊS, DIZ BC

Exportações somaram US\$ 34,282 bi no mês, ante US\$ 30,106 bi do mesmo período do ano anterior, e as importações totalizaram US\$ 24,574 bi, sobre US\$ 23,149 bi na mesma comparação

**Por Hamilton Ferrari e Alex Ribeiro, Valor — Brasília e São Paulo**



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

O chefe do departamento de estatísticas do Banco Central (BC), Fernando Rocha, disse, nesta terça-feira (26), que a balança comercial de bens registrou superávit de US\$ 9,707 bilhões em abril. Esse foi o maior saldo positivo para o mês da série histórica, iniciada em 1995.

As exportações somaram US\$ 34,282 bilhões no mês, ante US\$ 30,106 bilhões do mesmo período do ano anterior. Rocha afirmou que o crescimento foi puxado por soja e minério de ferro.

As importações totalizaram US\$ 24,574 bilhões em abril, contra US\$ 23,149 bilhões no mesmo mês de 2025. O crescimento foi impulsionado por adubos e fertilizantes.

Rocha disse que o a corrente comercial (soma entre exportações e importações) segue se expandindo, o que significa maior internacionalização dos produtos e mais penetração de importados.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/05/2026**

## CORREDOR VERDE EXIGE QUE TODA A CADEIA MARÍTIMA SE MOVA AO MESMO TEMPO

Portos, terminais e armadores mostram avanços rumo à descarbonização marítima, mas financiamento e articulação ainda travam a escala

**Por Naiara Bertão, Prática ESG — Brasília**



**Porto de Rio Grande — Foto: Portos RS**

Em levantamento realizado com os associados, a Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP) descobriu que 70% dos portos brasileiros já investem em alguma ação de descarbonização. Contudo, apenas 2% acessam fundos nacionais ou internacionais de clima para financiá-la. "Estamos com um processo de descarbonização saindo do caixa do próprio porto e, portanto, competindo com infraestrutura",

disse Luane Lemos, gerente de Meio Ambiente do Porto do Itaquí e coordenadora-geral da ABDP. A ABDP reúne 65 membros entre portos, universidades, startups e empresas de combustível.



O diagnóstico foi apresentado em evento organizado pela Embaixada da Noruega em Brasília nesta segunda-feira (25) para tratar dos gargalos e oportunidades para os corredores marítimos verdes, de baixa emissão, entre Europa e Brasil.

"Quando o diretor do porto vê a escolha entre um projeto de descarbonização sem parceria garantida e uma nova bacia ou galpão, ele opta pela infraestrutura." Para Lemos, o problema central não é falta de vontade nem de tecnologia, é coordenação. "Temos muitos ativos no Brasil, mas ainda não temos liderança para usá-los juntos", afirmou. A ABDP se propõe a ser o espaço onde produtores de combustível, investidores, portos e parceiros internacionais dialoguem ao mesmo tempo. "Os corredores não nascem de um esforço voluntário. Eles nascem de uma intencionalidade", disse.

Uma das conclusões do evento sobre Corredores Verdes na Embaixada da Noruega foi a de que o sucesso dessas rotas depende do engajamento do ecossistema. Portos, terminais, armadores, donos de carga e produtores de combustível precisam se mover juntos, e cada elo da cadeia tem suas próprias travas.

O Porto de Santos, maior da América Latina com 60 terminais, interligado ao polo industrial de Cubatão, vem adotando ações para descarbonizar suas operações. Responsável por um terço da corrente comercial brasileira, o porto se posiciona como ponto de convergência natural para a descarbonização. "Os portos não são mais apenas nós logísticos, eles são hubs naturais, onde energia, infraestrutura, regulação e inovação convergem", afirmou Bruno Takano, representante do Porto de Santos. "É aqui que os corredores verdes se tornam reais."

O Porto de Rio Grande tem uma trajetória diferente, mas que segue caminho semelhante. O complexo porto-indústria do sul do país está em processo de licenciamento de 30 projetos de eólica offshore e avança na conversão da primeira refinaria do país em biorrefinaria, um investimento, segundo Cristiano Klinger, representante do porto, bilionário. É também no porto gaúcho que, em parceria com o terminal norueguês Odfjell e sua subsidiária brasileira Flumar, já acontece o abastecimento com biodiesel B24, provido pela Petrobras. "A gente pode passar a olhar o atendimento para outros armadores que já utilizam o nosso complexo", disse Alessio Contran, diretor da Flumar, citando o projeto como semente de escala.

A Flumar, subsidiária brasileira do grupo norueguês Odfjell, operador de 72 tanqueiros químicos no mundo, já opera um corredor de menor impacto ambiental que, apesar de não ser 100% sustentável, uma vez que o combustível utilizado é uma mistura com fóssil, já se mostrou eficiente e viável comercialmente. "Já temos contrato de fornecimento. Isso mostra que é possível, é uma questão de vontade e de entender quem vai pagar a conta", aponta Contran. O corredor faz entre 10 e 15 viagens por ano entre o porto de Rio Grande e os portos de Rotterdam e Antuérpia, e já deixou de emitir cerca de 5 mil toneladas de CO<sub>2</sub>. Para funcionar, ele combina o abastecimento no Brasil com iniciativas de eficiência portuária nos dois lados do Atlântico. A empresa também realizou, em 2025, a travessia transatlântica de um de seus navios usando B100, com velas instaladas, atingindo 88% de redução na emissão de gases de efeito estufa.

Do lado dos armadores de carga seca, o desafio é mais complexo. A G2 Ocean, uma das maiores operadoras mundiais de graneleiros de escotilha aberta, com cerca de 100 navios e presença de 45 anos no Brasil, opera justamente no modelo spot que o estudo da DNV aponta como o principal obstáculo estrutural ao corredor: sem rotas fixas, os navios precisam de combustíveis certificados disponíveis em escala global, não apenas em portos específicos. "Não é um desafio tecnológico. É um desafio de ecossistema", resumiu Sigrid Bakken, diretora de ESG e Comunicação da empresa no evento.

A G2 Ocean já aumentou em 30% seu consumo de biocombustível no último ano — hoje abastecido principalmente em Rotterdam, e está em avaliação técnica para começar a usar o B24 fornecido pela Petrobras em Rio Grande. Dez novos navios recém-encomendados pelos acionistas já vêm com motores bicombustíveis, prontos para amônia ou metanol assim que os combustíveis estiverem disponíveis em escala.



A Yara, empresa norueguesa com 120 anos de história e uma das maiores produtoras de amônia do mundo, trouxe ao debate a perspectiva do dono de carga, elo da corrente que a secretária do Meio Ambiente norueguesa, Astrid Hoem, apontou como o mais lento a se mover. Vice-presidente de Supply Chain da empresa no Brasil, Alessandro Riquetti comentou que as emissões do transporte figuram como a terceira maior categoria de emissões no relatório de sustentabilidade da companhia, mas que a empresa depende de terceiros para reduzi-las. A Yara importa cerca de 1,6 milhão de toneladas de fertilizantes por ano pela rota Europa–Brasil, com descarregamento em 11 portos brasileiros, e já estabeleceu contratos de afretamento reverso para aproveitar navios que, após exportar grãos à Europa, voltam com fertilizante, reduzindo, então, o frete “morto” e as emissões associadas. Em Rio Grande, o complexo integrado da empresa conta com porto privativo, planta química e unidades de mistura, o que permite combinar modais de transporte e minimizar o uso de caminhões.

A Vopak, operadora global de terminais com mais de 400 anos de história e presença em cinco dos dez maiores hubs de abastecimento de navios do mundo, posicionou-se como o elo que conecta produção e distribuição. "O Brasil é o ponto de origem para a criação de um corredor verde", afirmou João Amorim, gerente de Desenvolvimento de Negócios da Vopak Brasil. A empresa tem dois terminais no país, um em Aratu (BA), voltado à importação de metanol, matéria-prima essencial para a fabricação de biodiesel no Nordeste, e outro em Santos, onde opera armazenagem de etanol e de matérias-primas para biocombustíveis — como sebo, óleo de cozinha usado e gorduras residuais.

Em Santos, a empresa tem mais de R\$ 1 bilhão em investimentos planejados, metade já em execução, incluindo expansão de tancagem, um novo píer e conexão com a malha ferroviária que liga o porto ao centro-oeste agrícola. Nos últimos anos, realizou testes pioneiros de abastecimento com amônia em Singapura e com metanol na China e na Índia. "O futuro é diverso em termos de combustíveis. O nosso papel como terminal é oferecer infraestrutura eficiente, limpa, segura e preparada para o futuro", disse Amorim.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 26/05/2026*

### **MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,95% NA BOLSA DE DALIAN**

Contrato futuro com vencimento em setembro, o mais negociado, fechou cotado a US\$ 114,9

**Por Valor — São Paulo**

O preço do minério de ferro recuou nesta terça-feira (26) na China, pressionado pela ampliação de estoques do insumo em portos do país asiático, segundo analistas.

O contrato futuro do minério de ferro com vencimento em setembro, o mais negociado na Bolsa de Dalian, fechou em baixa de 1,95%, cotado a 781 yuans (US\$ 114,9).

A oferta de minério de ferro continua aumentando enquanto os níveis de estoque permanecem elevados, escrevem especialistas da Guangda Futures em nota.

Ao mesmo tempo, a demanda pela matéria-prima está enfraquecida, com o apetite de siderúrgicas limitado pelo consumo menor na ponta.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 26/05/2026*

## **FOLHA DE S.PAULO**

### **FOLHA DE SÃO PAULO - SP**

#### **ALCOLUMBRE DIZ AO GOVERNO QUE NÃO CRIARÁ PROBLEMA PARA FIM DA ESCALA 6X1**

- Presidente do Senado teria o compromisso de não prejudicar sua própria base no Senado, que vê na proposta um trunfo eleitoral

- Governo ainda vê conduta do parlamentar como imprevisível  
**Por Mônica Bergamo**

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), informou ao governo que não deve criar problema para a aprovação do projeto que termina com a escala de trabalho 6x1 (seis dias trabalhados para um de folga) e reduz a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais.

Alcolumbre entrou em embate direto com o governo Lula ao liderar a votação que derrotou o presidente na indicação do advogado-geral da União, Jorge Messias, para o STF (Supremo Tribunal Federal).



### **O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP) - Evaristo Sá -30.abr.26/AFP**

De acordo com uma autoridade do governo que mantém interlocução direta com ele, a aprovação da nova escala, de 5x2 (cinco dias trabalhados para dois de folga) está garantida, se depender de Alcolumbre.

Segundo o mesmo interlocutor, o presidente do Senado não criaria problemas que atrapalhariam a base de parlamentares que o apoiam, e que desejam aprovar o projeto por ver nele uma poderosa bandeira eleitoral para

o pleito de outubro.

O líder do MDB, Eduardo Braga, que é da base do governo, confirma a informação.

O emedebista diz que Alcolumbre conversou tanto com o ministro das Relações Institucionais, José Guimarães (PT-CE), quanto com ele próprio sobre a tramitação do projeto.

"Se chegou ao entendimento de que temas prioritários do país serão votados. É uma pauta que inclui seis itens, como o fim da escala 6x1, a regulação da exploração de terras raras e a PEC da Segurança", diz Braga.

O temor de alguns governistas ainda é que Alcolumbre atrapalhe o andamento da proposta, mesmo diante do apelo popular ao fim da escala 6x1. O senador não concorre à reeleição neste ano e poderia "matar no peito" e travar a PEC, assim como travou a instalação da CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) mista do banco Master.

Alcolumbre já teria inclusive sinalizado ao governo que não será um empecilho para o andamento da proposta no Senado, que deve examiná-la depois que ela for aprovada pela Câmara dos Deputados.

De acordo com o mesmo interlocutor, o assunto está resolvido, apesar das arestas ainda não aparadas entre Lula e ele.

Um outro interlocutor afirma que Alcolumbre já tinha deixado claro que não se colocaria contra o andamento de pautas positivas que fossem do "interesse do Brasil". Ele deve aguardar a aprovação da proposta pelos deputados para então indicar o relator da matéria no Senado.

Apesar das sinalizações, o governo considera imprevisível a forma como Alcolumbre lidará com o texto.

Alcolumbre abriu espaço na agenda desta terça (26) para receber empresários da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de SP) e de outros setores que defendem uma transição mais longa para o fim da escala 6x1.

Eles foram pegos de surpresa com a transição de apenas um ano anunciada pelo presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), nesta segunda-feira (25).

A percepção é de que não há mais espaço para negociar mudanças na Câmara. A estratégia agora é negociar com o Senado Federal para alongar esse prazo ou tentar segurar o debate para depois da eleição, para que os parlamentares estejam menos suscetíveis a pressões dos eleitores e do governo.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

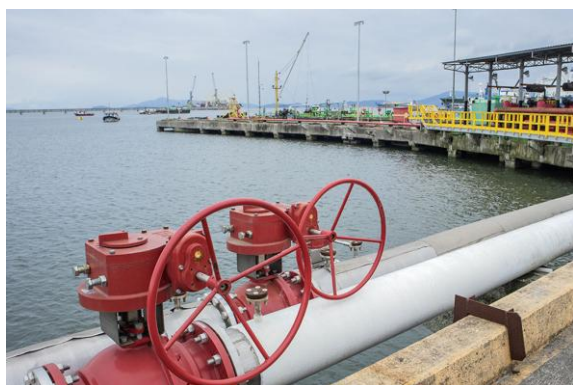
Data: 26/05/2026

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### CUSTO COM BUNKER SUBIU MAIS DE 100% APÓS INÍCIO DA GUERRA NO ORIENTE MÉDIO

Por Danilo Oliveira Navegação 25/05/2026 - 22:34



Oscilação levou empresas de cabotagem a adotarem taxas de emergência para reduzir impactos, já que combustível marítimo representa até 40% do valor do frete do modal. EBNs apontam falta de subsídios em comparação ao diesel utilizado no transporte rodoviário

O aumento do custo dos combustíveis nos últimos três meses, sobretudo do bunker, levou empresas de cabotagem a adotarem medidas para reduzir os impactos sobre as atividades. A tonelada do combustível marítimo, que estava entre US\$ 480 e US\$ 500 antes do início da Guerra no Oriente Médio, bateu os US\$ 1.100

dólares, variação de mais de 100%. A principal medida observada no setor é a cobrança de uma taxa adicional para compensar o aumento para a navegação pela costa brasileira. De acordo com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), o impacto é relevante, considerando que o bunker representa de 30% a 40% do valor do frete do modal.

A Abac lamenta o histórico de subsídios para o transporte rodoviário. Um dos mais recentes foi a edição da medida provisória 1.358/2026, publicada no último dia 13 de maio, que autoriza a concessão de subvenção econômica aos produtores e importadores de combustíveis derivados de petróleo, com o objetivo de mitigar os impactos econômicos causados pelo choque no mercado internacional de energia decorrente do conflito no Oriente Médio. Nesta segunda-feira (25), o governo federal publicou um decreto regulamentando a MP.

“O governo brasileiro não olha para todos os modais. Os caminhoneiros fazem pressão pelo subsídio. E a cabotagem? O bunker que consumimos é produzido no Brasil, fruto da exploração de petróleo no Brasil. Por que o bunker acompanha o preço internacional?”, questionou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Resano ressaltou à Portos e Navios que o preço do bunker está sendo muito impactante sobre as empresas de cabotagem, que ainda precisam arcar com a oscilação cambial e com a tributação estadual, sobretudo o ICMS. O bunker é cotado a preços internacionais, seguindo valores cobrados em grandes hubs portuários como Roterdã, na Holanda, ou Singapura.

Ele considera que esse cenário reforça a oportunidade de o Brasil investir em soluções locais, como o biodiesel, a fim de que o país avance em termos de independência energética. “Ainda não escutei reclamações dos usuários. Essa está sendo uma prática internacional: as empresas [longo curso] estão aplicando taxas [extras]. Quanto mais longa é a viagem, mais caro fica. As EBNs acompanham o valor da cotação do bunker diariamente para definir o valor dessa sobretaxa”, explicou Resano.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 086/2026  
Página 62 de 62  
Data: 26/05/2026  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

A Log-In Logística Intermodal implementou uma taxa adicional de emergência — EFA (Emergency Fuel Adjustment), para compor os custos adicionais com o insumo. A empresa percebeu o impacto no bunker a partir do final de fevereiro deste ano. No caso do diesel, a variação foi de mais de 20%, enquanto o bunker chegou a picos de mais de 100%, desde o início dos conflitos no Oriente Médio.

A sobretaxa é aplicada para cobrir a alta volatilidade dos custos com bunker e diesel para a logística da empresa. “Criamos essa sobretaxa para cobrir esse momento de alta volatilidade. A taxa varia de forma rápida, refletindo a flutuação internacional e acaba criando um ‘hedge’ (proteção financeira) em cima disso”, comentou o presidente da Log-In, Marcus Voloch, em teleconferência sobre os resultados da empresa no primeiro trimestre.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/05/2026*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 26/05/2026*