

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 087/2026
Data: 27/05/2026**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MISSÃO PORTO & MAR CONHECE TECNOLOGIA DE VEÍCULOS AUTÔNOMOS COM IA NA GIGANTE DA CHINA UISEE	4
GRANDE MURALHA DA CHINA IMPRESSIONA INTEGRANTES DA MISSÃO INTERNACIONAL PORTO & MAR	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
ANTAQ NA ESCOLA APROXIMA ESTUDANTES DA REALIDADE DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DA III FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA.....	10
MINISTRO TOMÉ FRANCA ACOMPANHA PRESIDENTE LULA EM ANÚNCIO DE MAIS DE R\$ 2,8 BI EM INVESTIMENTOS NO AMAZONAS	10
NORDESTE REGISTRA ALTA DE 66% NA CHEGADA DE TURISTAS INTERNACIONAIS POR VIA AÉREA	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
ROTA DOS SERTÕES: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LEVA A LEILÃO TRECHO DA BR-116/324/BA/PE NESTA QUINTA-FEIRA (28)	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL.....	13
OPINIÃO – DIREITO - O GOLPE DO FALSO ADVOGADO: POR QUE CONTRATOS PRECISAM FALAR SOBRE FRAUDES DIGITAIS... ..	14
POLÍTICA - “FIM DA 6X1 NÃO TEM RELAÇÃO COM AS ELEIÇÕES”	16
NACIONAL - HUB – CURTAS - COMISSÃO AVANÇA E RELATOR PREVÊ RELATÓRIO DO NOVO MARCO PORTUÁRIO PARA 15 DE JUNHO	17
<i>Data marcada</i>	17
<i>O caminho dos fertilizantes</i>	17
<i>Crescimento</i>	17
<i>Ranking</i>	17
<i>A nova CFO</i>	17
POLÍTICA - GOVERNO PUBLICA MP QUE DESTINA R\$ 30 BILHÕES A MOTORISTAS.....	18
POLÍTICA - PT BUSCA CANDIDATO AO GOVERNO DE MINAS.....	19
POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO PROMETE A TRUMP UM BRASIL ALIADO DOS EUA.....	19
POLÍTICA - PL CONFIRMA NOMES PARA CAMPANHA DO SENADOR	20
POLÍTICA - “NINGUÉM RESPEITA PUXA-SACO”, DIZ BOULOS SOBRE FLÁVIO	21
TRANSPORTES - PORTOS - CRISTIANO KLINGER DEIXA A PRESIDÊNCIA DA PORTOS RS	22
POLÍTICA - PARA TARCÍSIO, SENADOR TEM QUE EXPLICAR ÁUDIOS	23
TRANSPORTES - PORTOS - RECEITA E PF APREENDEM 48 KG DE COCAÍNA EM CONTÊINER NO PORTO DE SANTO	23
TRANSPORTES - PORTOS - PORTOS DO PARANÁ CONCLUI MODERNIZAÇÃO DA ILUMINAÇÃO DO PÁTIO DE TRIAGEM	24
TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ RECEBERÁ QUASE 12 MIL VEÍCULOS DA BYD EM DUAS OPERAÇÕES	25
TRANSPORTES – RODOVIAS - SANTORO DESTACA SEGURANÇA JURÍDICA PARA AMPLIAR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA.....	26
TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT DESTACA R\$ 100 BI EM INVESTIMENTOS NAS RODOVIAS CONCEDIDAS DE MG	27
TRANSPORTES – AVIAÇÃO - ABEAR PEDE EXTENSÃO DE ALÍVIO TRIBUTÁRIO E ALERTA PARA PRESSÃO SOBRE CAIXA DAS AÉREAS	27
TRANSPORTES – AEROPORTOS - NOVO AEROPORTO DE GUARUJÁ ENTRA EM FASE DE SEGURANÇA OPERACIONAL	29
LOGÍSTICA - SUZANO FECHA ACORDO LOGÍSTICO NOS EUA PARA FORTALECER DISTRIBUIÇÃO DE CELULOSE	30
BRASIL EXPORT - FLUXO DE CARGAS E ARMAZENAGEM ESTARÃO NO CENTRO DOS DEBATES DO SANTOS EXPORT	31
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026.....	32
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE ALTA TECNOLOGIA CRESCEM 7,7%.....	33
COMÉRCIO EXTERIOR - ALCKMIN DEFENDE CARNE BOVINA DO BRASIL	34
FINANÇAS - VENDAS DO TESOURO DIRETO TÊM MELHOR ABRIL DA HISTÓRIA	34
FINANÇAS - DÉFICIT NAS CONTAS EXTERNAS FICA EM R\$ 1,7 BI.....	35
FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM LEVE ALTA APÓS ATAQUES DOS EUA AO IRÃ	36
FINANÇAS - IBOVESPA CAI 0,69%, AOS 176,5 MIL PONTOS	37
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - SOU LÍDER E NÃO SEI ME COMUNICAR BEM. O QUE FAZER?	38
JUSTIÇA - MORAES ENVIA À PGR PEDIDO PARA INVESTIGAR EDUARDO BOLSONARO.....	40
JUSTIÇA - CASTRO TINHA VÍNCULO PRÓXIMO COM VORCARO.....	41



JUSTIÇA - STF CONFIRMA FIM DA APOSENTADORIA COMPULSÓRIA PARA CONDENADOS	41
JUSTIÇA - CNJ APROVA CONTRACHEQUE ÚNICO PARA JUÍZES	42
INTERNACIONAL - SEM ACORDO EM VISTA, EUA VIOLAM CESSAR-FOGO NO IRÃ.....	43
INTERNACIONAL - KHAMENEI PEDE UNIÃO DE PAÍSES ISLÂMICOS	44
INTERNACIONAL - BRASIL VAI ENVIAR AVIÃO PARA DISTRIBUIR ALIMENTOS NA BOLÍVIA.....	45
INTERNACIONAL - CUBA RECEBE CARGA DE ARROZ DOADA PELA CHINA	46
JORNAL O GLOBO – RJ.....	46
FERTILIZANTES: SÓCIOS DE GIGANTE DO ETANOL DE MILHO COMPRAM CONTROLE DA BIOPANTA.....	46
APÓS FOTO COM TRUMP, FLÁVIO MARCA EVENTO COM MORO E DELTAN PARA INVESTIR EM DISCURSO DE COMBATE À CORRUPÇÃO	47
TRUMP REÚNE GABINETE EM WASHINGTON EM MEIO A NEGOCIAÇÕES COM O IRÃ E DISPUTA SOBRE ORMUZ.....	48
PRÉVIA DA INFLAÇÃO DESACELERA, MAS É MAIOR PARA O MÊS DE MAIO EM 10 ANOS.....	50
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	51
COPASA REVÊ PRIVATIZAÇÃO APÓS PROPOSTAS FICAREM ABAIXO DO PREÇO MÍNIMO	51
NOVO MARCO LEGAL DE CONCESSÕES ESTÁ PARADO HÁ 1 ANO NO SENADO SEM DESPACHO DE ALCOLUMBRE	52
CREDORES JÁ NÃO CONTAM MAIS COM APORTE DE R\$ 500 MILHÕES DE OMETTO NA RAÍZEN	54
FIM DA ESCALA 6X1: PEC SE AFASTA DE PADRÃO INTERNACIONAL POR RIGIDEZ E TRANSIÇÃO CURTA, DIZ ESTUDO.....	55
‘VAMOS TENTAR RECUPERAR REFINARIAS, MAS NÃO PODEMOS COMPRAR PELO PREÇO QUE QUEREM’, DIZ LULA	56
VALOR ECONÔMICO (SP).....	58
EXCLUSIVO: GOVERNO DEVERÁ FAZER SUBVENÇÃO AO DIESEL NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ DURIGAN	58
JBS TERMINAIS AMPLIA OPERAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ COM NOVAS LINHAS E INVESTIMENTOS	59
IMPACTO DA GUERRA NO IRÃ SOBRE EMPRESAS DO AGRO SERÁ MAIOR NO SEGUNDO TRIMESTRE.....	60
SETOR MARÍTIMO AVANÇA EM COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS COM REGULAÇÃO COMO PRINCIPAL MOTOR	61
BRASIL, NORUEGA E HOLANDA QUEREM TER O 1º CORREDOR MARÍTIMO VERDE DO ATLÂNTICO	63
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	65
GARIMPEIROS SAQUEIAM A FLORESTA AMAZÔNICA EM BUSCA DE TERRAS RARAS.....	65
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: A INOVAÇÃO QUE AINDA NÃO TEMOS	67
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	69
PECÉM TOMARÁ CRÉDITOS DE US\$ 123,5 MILHÕES NO BIRD PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E INFRAESTRUTURA	69
JURUÁ LANÇA BARCAÇA PARA TRANSPORTE DE MINÉRIO DA LHG MINING	70
IRANI BERTOLINI PEDE A LULA MELHORIAS NOS ACESSOS A PORTOS E DRAGAGEM DE RIOS DA REGIÃO NORTE.....	71
PETROBRAS INVESTIRÁ R\$ 2,5 BILHÕES PARA AMPLIAR EM 20% PRODUÇÃO NO CAMPO DE URUCU, NO AM	71
COM LULA, PETROBRAS CONFIRMA R\$ 303 MILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DE 18 BARCAÇAS NO BECONAL	72
ARTIGO - A BR-319 NÃO RESOLVE A CEGUEIRA LOGÍSTICA SOBRE A AMAZÔNIA	74
JBS VAI OPERAR DUAS NOVAS LINHAS DE LONGO CURSO A PARTIR DE ITAJAÍ.....	75
AUGUSTO FRANCISCO NETO E KARL UNGER - VOITH HYDRO	75
MARINHA INTENSIFICA AÇÕES CONTRA A SECA NA AMAZÔNIA.....	75
LULA ANUNCIARÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 2,8 BILHÕES DA PETROBRAS E DA TRANSPETRO NO AMAZONAS.....	76
CONAB DESTACA ARCO NORTE COMO PRINCIPAL ROTA DE ENTRADA E SAÍDA DE PRODUTOS AGROPECUÁRIOS	77
FABRÍCIA SOUZA –EM 1º DE JUNHO O CARGO DE DIRETORA-EXECUTIVA FINANCEIRA (CFO) DA EMPRESA VLI.....	78
'CMA CGM NOTRE DAME' SERÁ MAIOR PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A GNL SOB BANDEIRA FRANCESA	79
CSAV INFORMA PREJUÍZO DE US\$ 82,9 MILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 202	79
CONSTRUÇÃO DE USINA DE LIQUEFAÇÃO DE BIOGÁS É INICIADA NO PORTO DE GOTEMBURGO.....	80
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	81
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	81



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MISSÃO PORTO & MAR CONHECE TECNOLOGIA DE VEÍCULOS AUTÔNOMOS COM IA NA GIGANTE DA CHINA UISEE

Comitiva brasileira visitou a UiSee, referência em inteligência artificial aplicada à mobilidade e logística na China

Por Alexandre Lopes, enviado à China 27 de maio de 2026



Veículos autônomos da UiSee foram apresentados à delegação formada por empresários, autoridades e executivos em Pequim (Alexandre Lopes/AT)

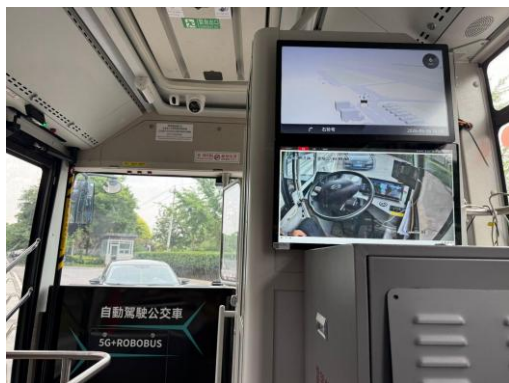
A Missão Internacional Porto & Mar 2026 encerrou nesta terça-feira (26) sua passagem por Pequim com uma imersão em uma das áreas mais avançadas da inteligência artificial chinesa: a mobilidade autônoma. A comitiva brasileira visitou a UiSee, empresa especializada em tecnologias de direção inteligente e veículos autônomos, considerada uma das referências do setor na China.

A agenda promovida pelo Grupo Tribuna colocou empresários, executivos e autoridades brasileiras diante de soluções que já começam a transformar operações urbanas, industriais e logísticas no país asiático — e que ainda são vistas como tecnologias do futuro em boa parte do mundo.

Durante a visita, os integrantes da missão foram recebidos pela equipe da companhia e conheceram diferentes projetos desenvolvidos pela empresa, incluindo carros autônomos, ônibus inteligentes, sistemas de navegação sem motorista e plataformas integradas de inteligência artificial aplicadas à mobilidade.

Fundada em 2016, a UiSee se consolidou como uma das principais empresas chinesas voltadas ao desenvolvimento de soluções de direção autônoma em ambientes urbanos, aeroportos, portos, parques industriais e centros logísticos. A companhia prioriza a mobilidade inteligente conectada, integrando sensores, inteligência artificial, mapeamento em tempo real e análise de dados para operação automatizada de veículos.

Um dos momentos que mais chamou atenção dos participantes foi a experiência prática em um ônibus totalmente autônomo da empresa. Sem qualquer intervenção humana na direção, o veículo transportou integrantes da comitiva por cerca de dez minutos em um percurso realizado nos arredores do centro tecnológico da companhia.



Ônibus sem motorista chamou atenção na visita, integrando de forma avançada IA, mobilidade e infraestrutura urbana (Alexandre Lopes/AT)

Durante o trajeto, o ônibus realizou curvas, reduções de velocidade, reconhecimento de obstáculos e deslocamento automatizado de maneira totalmente independente. A experiência reforçou entre os visitantes a percepção de que a China já opera, em alguns setores, em um estágio bastante avançado de integração entre inteligência artificial, mobilidade e infraestrutura urbana.

Trabalho em expansão

O cofundador e diretor de Produtos da UiSee, Xin Zhou, recebeu a comitiva brasileira e explicou a dinâmica que vem permitindo aos veículos autônomos ganharem cada vez mais espaço na China. “Nós fortalecemos o controlador, que é o cérebro de um sistema de automação. Ele contém todos os recursos e pode calcular, perceber (sensores) e planejar”.

De acordo com Zhou, no início, o desejo da UiSee era “aplicar a tecnologia em vários tipos de segmentos, mas isso é muito difícil, porque não é fácil para pessoas comuns usarem a solução, já que ela é muito abstrata”.

“Para facilitar o entendimento, tentamos empacotar toda a nossa tecnologia de inteligência artificial. Colocamos nosso sistema dentro de uma única caixa e fizemos um controlador fácil de instalar, de manter e de usar. Você só precisa conectar os cabos, ligar a energia, conectar ao veículo e, então, pode aproveitar nossa tecnologia. Isso é muito útil para todos”, complementou.

Oportunidades de negócios

Além das demonstrações tecnológicas, a agenda também teve forte componente de negócios e relacionamento institucional. Representantes da UiSee trocaram informações com integrantes da comitiva brasileira sobre possibilidades futuras de cooperação e aplicação dessas tecnologias no Brasil, especialmente em áreas ligadas à logística, mobilidade inteligente e operações industriais.

O interesse da empresa chinesa pelo mercado brasileiro acompanha um movimento mais amplo de expansão internacional das companhias de tecnologia da China, que vêm ampliando presença em diferentes regiões do mundo nos últimos anos.

Ao longo da visita, os representantes da UiSee destacaram aplicações voltadas a aeroportos inteligentes, terminais logísticos automatizados, portos e sistemas de transporte coletivo autônomo — áreas que despertaram atenção dos empresários brasileiros presentes na missão.



Otávio Grottone, Alber Vasconcelos Neto e Giovanni Borlenghi (Reprodução)

“É muita tecnologia. Nós já vimos isso nos Estados Unidos e agora o mesmo ocorre na China. Eu já tinha comentado isso e vale repetir: a escola deve incentivar a tecnologia, trazendo os jovens e fazendo com que eles saiam do bancos escolares direto para as empresas, que aqui criam um ambiente perfeito e motivam essa turma a colocar a criatividade para fora. A China está levando tecnologia para o resto do mundo”, Otávio Grottone, responsável por assuntos regulatórios na Eldorado Brasil

Celulose.

“É assustador o que vimos aqui. Estamos em um país com 5 mil anos que conseguiu se reinventar. A gente só tem a aprender com a China. É muita tecnologia, um avanço absurdo. Eles estão muito à frente. Sobre os veículos autônomos, a gente vê essa tecnologia no setor portuário e no ano passado, nos EUA, tivemos contato com ela nas ruas de São Francisco. Estamos tendo uma experiência enriquecedora”, Alber Vasconcelos Neto, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“As empresas chinesas, além de terem ótimas ideias, fazem acontecer. Visitamos uma empresa nova, com apenas dez anos, mas que nesse tempo já fez muitas entregas relevantes. Isso é um caminho para a gente seguir. No Brasil, a gente tem bastante ideia, iniciativas surgem, só que muitas delas morrem no caminho. A gente tem que aprender a integrar os mais diversos setores no Brasil para fazer as coisas acontecerem”, Giovanni Borlenghi, diretor de Negócios do Grupo Cesari.

Delegação segue viagem para Xangai

Depois de três dias de agendas intensas em Pequim, a delegação brasileira seguiu viagem para Xangai em um dos famosos trens-bala chineses, considerados referência mundial em velocidade, eficiência operacional e tecnologia ferroviária.



Comitiva brasileira tirou dúvidas e entendeu as soluções de direção autônoma implantadas pela UiSee (Alexandre Lopes/AT)

A escolha pelo deslocamento terrestre, em vez do transporte aéreo, teve o objetivo de proporcionar aos participantes uma experiência prática dentro de um dos sistemas ferroviários mais modernos do planeta. A rede de alta velocidade da China é hoje a maior do mundo e simboliza o investimento maciço do país em infraestrutura, conectividade e mobilidade de larga escala.

Durante o trajeto, os integrantes da missão puderam observar de perto o nível de modernização do transporte ferroviário chinês, marcado por conforto, precisão operacional, integração logística e velocidades que transformaram a maneira como milhões de pessoas se deslocam diariamente pelo país.

A chegada a Xangai marca o início de uma nova etapa da Missão Internacional Porto & Mar 2026, agora ainda mais conectada aos temas ligados à infraestrutura portuária, logística internacional, automação e geração de negócios.



Trem-bala entre Pequim e Xangai é mais uma prova da modernização do transporte local (Alexandre Lopes/AT)

Agenda

A programação desta quarta-feira (27) da Missão Internacional Porto & Mar 2026 em Xangai começará com uma visita à SenseTime, uma das empresas de inteligência artificial com maior destaque na China, cuja central de operações está instalada em Xangai.

Depois, a delegação brasileira estará na Shanghai Zhenhua Heavy Industries (ZPMC), empresa estatal chinesa que é líder mundial na fabricação de maquinário portuário pesado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/05/2026

GRANDE MURALHA DA CHINA IMPRESSIONA INTEGRANTES DA MISSÃO INTERNACIONAL PORTO & MAR

Monumento histórico nos arredores de Pequim desafia visitantes com subidas íngremes e paisagens monumentais

Por Alexandre Lopes, enviado à China 27 de maio de 2026

Poucos lugares no mundo conseguem provocar impacto imediato como a Grande Muralha da China. Vista de perto, a dimensão da estrutura impressiona muito além das fotografias e dos registros históricos. Para integrantes da Missão Internacional Porto & Mar 2026 que tiveram a oportunidade de visitar o monumento nos arredores de Pequim, a experiência foi descrita como descomunal, exaustiva e inesquecível.

Mais do que um ponto turístico, a muralha transmite a sensação concreta de estar diante de uma das maiores realizações da engenharia humana. Em meio às montanhas, a construção parece não ter fim, serpenteando por paisagens íngremes e criando uma imagem difícil de comparar a qualquer outro

monumento do planeta. O impacto começa já no acesso. Parte do trajeto até a muralha pode ser feita por teleférico, permitindo ao visitante observar, do alto, a extensão impressionante da estrutura. Depois da chegada, no entanto, começa o verdadeiro desafio físico.



Construção milenar foi visitada pelos integrantes da Missão Internacional Porto & Mar 2026 (Alexandre Lopes)

As subidas são íngremes, os degraus irregulares e o percurso exige preparo físico e atenção constante. A acessibilidade é limitada em diversos trechos, especialmente nas áreas mais altas, o que exige cuidados dos visitantes durante a caminhada. Ao longo do trajeto, cada pessoa escolhe até onde pretende seguir sobre a muralha.

Alguns visitantes avançam até pontos mais elevados, conhecidos informalmente como “postos avançados”, onde é possível receber medalhas personalizadas que simbolizam a conclusão daquele trecho da subida. Para muitos integrantes da comitiva brasileira, a experiência foi marcada não apenas pelo esforço físico, mas pela sensação de contemplar algo praticamente impossível de reproduzir em escala humana.



Trecho da Grande Muralha da China: estrutura conta com 21 mil quilômetros em sua totalidade e se tornou Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco (Alexandre Lopes)

História

A Grande Muralha começou a ser construída há mais de dois mil anos, inicialmente durante os períodos dos antigos reinos chineses e posteriormente ampliada por diferentes dinastias, especialmente durante a Dinastia Ming, entre os séculos 14 e 17. O objetivo principal era proteger o território chinês contra invasões vindas do norte. Ao longo do tempo, a estrutura

também passou a funcionar como rota de vigilância militar, comunicação estratégica e controle de fronteiras.

Hoje, a muralha é considerada Patrimônio Mundial da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) e um dos maiores símbolos históricos e culturais da China.

Os números ajudam a explicar a grandiosidade da obra. Estudos chineses apontam que a extensão total da Grande Muralha supera 21 mil quilômetros, considerando todas as suas ramificações e estruturas construídas ao longo dos séculos. Se fosse posicionada em linha reta, a distância seria suficiente para percorrer mais da metade da circunferência da Terra.

Outro aspecto que impressiona é a diversidade da construção. Dependendo da região, a muralha foi erguida com pedra, tijolos, madeira e terra compactada, adaptando-se às condições geográficas de cada área. Os trechos próximos de Pequim estão entre os mais preservados e visitados do país. Regiões como Badaling e Mutianyu concentram grande parte dos turistas e oferecem estruturas preparadas para receber visitantes de diferentes partes do mundo.

Mesmo sendo um dos destinos turísticos mais conhecidos do planeta, a experiência presencial continua surpreendendo quem chega pela primeira vez. A sensação de caminhar por uma construção iniciada há mais de dois milênios, cercada por montanhas e envolta em uma paisagem monumental, transforma a visita em algo difícil de traduzir apenas em imagens.

A passagem pela Grande Muralha também representou um contato direto com a dimensão histórica da China — um país que hoje impressiona pelo avanço tecnológico, mas que mantém viva uma herança milenar capaz de atravessar séculos e continuar despertando admiração no mundo inteiro.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 27/05/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ NA ESCOLA APROXIMA ESTUDANTES DA REALIDADE DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Projeto promovido pela Agência reuniu alunos de cursos técnicos em programação com palestras e visita técnica ao Porto de Fortaleza



Brasília, 25/05/2026 - No final da semana, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio da Unidade Regional de Fortaleza (UREFT), realizou a 7ª edição do “ANTAQ na Escola” com o tema Modernização dos Portos e os Desafios para a Qualificação de Jovens Profissionais. O evento, que aconteceu nos dias 21 e 22/05 em Fortaleza (CE), no auditório do Ministério Público do Trabalho no Ceará (MPT-CE), reuniu cerca de 150 jovens dos cursos técnicos em Portos e Petróleo e Gás com o objetivo de orientá-los quanto à atuação da Agência e das demais instituições ligadas à atividade portuária.

O diretor-geral da ANTAQ, Frederico Dias - que não pôde estar presente, gravou um vídeo de boas-vindas ressaltando a relevância do projeto: “Essa iniciativa alia capacitação técnica, inovação, eficiência logística e fortalece a relação entre o porto e cidade. Espero que saiam desse evento com muitas ideias para o desenvolvimento profissional de cada um”, disse.

Após a abertura, os estudantes participaram de um ciclo de palestras conduzido por representantes de entidades públicas e privadas que atuam no setor portuário, considerado estratégico para o desenvolvimento do país: “É com muita satisfação que a Unidade Regional de Fortaleza realiza anualmente este encontro, proporcionando aos alunos do Curso de Portos o contato direto com profissionais que são referências no setor portuário. Titulares e representantes de órgãos intervenientes, além de executivos de empresas reguladas, palestram e interagem com alunos, transmitindo conhecimento sobre o setor”, destacou o chefe da UREFT e coordenador do projeto, Roni Mello.



Houve a apresentação de temas como “O papel dos órgãos fiscalizadores no porto”, “Trabalhando no porto: realidade e prática” e “Mulheres no porto: sejam bem-vindas”. O projeto também busca incentivar práticas ESG junto aos regulados, especialmente por meio da oferta de estágios para estudantes do curso de Portos de uma escola pública de ensino médio profissionalizante.

Participaram do ANTAQ na Escola representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Ministério Público do Trabalho (MPT/CE), Marinha do Brasil - além de empresas e terminais portuários que atuam no estado.

Mulheres no setor portuário

A chefe da Unidade Regional de Vitória (UREVT), Daniela Quadros, apresentou-se no primeiro dia. Ela incentivou as estudantes a ocuparem espaços em uma área historicamente masculina. “Quebrem barreiras, se interessem, perguntem, participem, se posicionem. O lugar da mulher também é no setor portuário”, destacou.

Daniela Quadros também explicou aos estudantes o papel desempenhado pela ANTAQ na regulação e fiscalização do setor aquaviário. Segundo ela, as unidades regionais aproximam a Agência da realidade operacional dos portos e empresas. Quadros destacou, ainda, a importância da capacitação contínua e apresentou exemplos de cursos realizados por servidores da unidade, como pilotagem de drones, gestão de terminais de contêineres e liderança feminina para o setor marítimo-portuário.

Visita técnica ao Porto de Fortaleza

No segundo dia, os alunos realizaram uma visita técnica ao Porto de Fortaleza, onde puderam conhecer, na prática, estruturas e operações portuárias. Entre os locais visitados esteve o Terminal de Grãos de Fortaleza (Tergran), segunda maior operadora no desembarque de trigo do Brasil, com movimentação de cerca de 1,1 milhão de toneladas por ano. O terminal concluiu, em setembro do ano passado, as obras de um novo armazém com capacidade estática para 30 mil toneladas de trigo.

Os participantes também conheceram as instalações da CMA Terminals, terminal de contêineres multipropósito considerado estratégico para o escoamento de cargas das regiões Norte e Nordeste. Além disso, acompanharam uma operação de desembarque de coque de petróleo e conheceram o píer petroleiro do Porto de Fortaleza, responsável pela movimentação de grãos líquidos e por cerca de 47% dos derivados de petróleo que entram no Ceará: “Mais uma vez foi um evento educacional de sucesso e inspirador para os jovens estudantes. É fundamental que haja essa aproximação entre o setor portuário e os alunos, incentivando-os a se capacitarem e, assim, poderem atuar profissionalmente nessa área estratégica para a economia do país”.

Sobre o projeto

O ANTAQ na Escola começou com palestras realizadas pela regional de Fortaleza a jovens estudantes, com o objetivo de explicar a atuação da Agência. O projeto avançou e seu objetivo passou a envolver, também, o conhecimento prático sobre o setor portuário a estudantes do Curso de Portos, além de aproximar órgãos intervenientes e empresas reguladas da escola que forma seus futuros profissionais, incentivando o oferecimento de vagas de estágio e inspirando alunos a construir uma carreira profissional num setor que oferece inúmeras oportunidades de atuação.

A cada ano, um novo tema é abordado. Assim, o projeto cresce a cada edição e mobiliza grandes parceiros institucionais, contribuindo com a melhoria da relação porto-cidade e estando integrado a diversos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 no contexto aquaviário e portuário. O ANTAQ na Escola oferece conhecimento, inspira jovens e busca a qualidade da prestação dos serviços regulados pela Agência.

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

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

Data: 27/05/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS PARTICIPA DA III FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA

Evento é o maior da Região Norte e reúne empresários, autoridades e especialistas de 65 países para debater desafios e oportunidades de avanços logísticos na Amazônia

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, participa, nesta quarta-feira (27), da abertura da III Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística da Amazônia, promovido pela Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz), em Manaus (AM). O secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, também estará no evento. Ele participa do Painel “Os desafios da logística na Amazônia”, às 16h30.

Maior feira de logística do Norte, a TranspoAmazônia reúne empresários, autoridades e especialistas do setor de infraestrutura de 65 países, além de entidades como a Câmara Internacional da Indústria de Transporte (CIT) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT). O objetivo do evento é articular parcerias locais e possibilidades de expansão e crescimento dos transportes rodoviário, fluvial e aéreo de cargas e passageiros na região, além de debater a importância da cabotagem para a Região Amazônica.

A estimativa é de que o evento receba 15 mil visitantes e movimente R\$ 1 bilhão em novos negócios. A III Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística da Amazônia acontece até a próxima sexta-feira (29).

Credenciamento

Profissionais de imprensa interessados em acompanhar a cerimônia devem realizar credenciamento no local ou pelo site do evento.

Serviço

Evento: III Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística da Amazônia

Data: Quarta-feira, 27 de maio

Horário: 15h pelo horário de Manaus, 16h pelo horário de Brasília

Local: Centro de Convenções Vasco Vasques - Av. Constantino Nery, 5001, Manaus - AM

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

Data: 27/05/2026

MINISTRO TOMÉ FRANCA ACOMPANHA PRESIDENTE LULA EM ANÚNCIO DE MAIS DE R\$ 2,8 BI EM INVESTIMENTOS NO AMAZONAS

Valores serão para construção de 18 barcas de transporte de combustíveis e novos aportes da Petrobras na produção de Urucu até 2030

A agenda será realizada no Estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia, em Manaus (AM), e inclui ações voltadas ao fortalecimento da indústria, logística de combustíveis e produção de petróleo e gás no estado.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, acompanha, nesta quarta-feira (27), o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de anúncio de mais de R\$ 2,8 bilhões em investimentos da Petrobras e da Transpetro no Amazonas. A agenda será realizada no Estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia, em Manaus (AM), e inclui ações voltadas ao fortalecimento da indústria, logística de combustíveis e produção de petróleo e gás no estado.

Entre os anúncios previstos estão o projeto de construção de 18 barcaças destinadas ao transporte de combustíveis e a retomada de investimentos da Petrobras na produção de Urucu, maior reserva terrestre de petróleo e gás natural operada pela empresa, com previsão de cerca de R\$ 2,5 bilhões para perfuração de novos poços.

As autoridades também farão visita técnica ao Estaleiro de Juruá. Na ocasião, será feito o lançamento de barcaças na água. A agenda conta com a participação da presidente da Petrobras, Magda Chambriard, do presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, e demais autoridades locais.

Credenciamento

A solicitação deverá ser feita até as 20h desta terça-feira (26), por meio do Sistema de Credenciamento de Imprensa do Palácio do Planalto. Os profissionais com acesso anual deverão solicitar participação nos eventos.

Para a agenda no Estaleiro Bertolini, as credenciais deverão ser retiradas no local entre 7h30 e 8h30. Não será permitido acesso após esse horário. Já para a cerimônia no Estaleiro Juruá, a retirada ocorrerá entre 10h e 11h. O mesmo cadastro será válido para as duas agendas.

Os profissionais de imprensa contarão com transporte para o Estaleiro Juruá. O deslocamento será realizado em ônibus disponibilizado pela organização, com saída ao término da primeira cerimônia.

Serviço

O quê: Cerimônia de anúncio de investimentos do Sistema Petrobras no Amazonas

Quando: Quarta-feira, 27 de maio

Horário: 9h30 (horário local)

Onde: Estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia — Manaus (AM)

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

Data: 27/05/2026

NORDESTE REGISTRA ALTA DE 66% NA CHEGADA DE TURISTAS INTERNACIONAIS POR VIA AÉREA

De janeiro a março, mais de 212 mil viajantes vindos do exterior chegaram à região em voos internacionais



Somente entre 2025 e 2026, a região ganhou mais de mil novos voos internacionais por ano - Foto: Divulgação

O Nordeste registrou forte crescimento na chegada de turistas internacionais por via aérea no primeiro trimestre de 2026. Entre janeiro e março, 212,4 mil viajantes residentes no exterior desembarcaram na região em voos internacionais, alta de 66,27% em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados são da Embratur, com base em informações da Polícia

Federal, e foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O Nordeste liderou o crescimento do turismo internacional por via aérea no Brasil no primeiro trimestre de 2026. Enquanto a média nacional avançou 19,41% no período, a região registrou alta de 66,27%, desempenho superior ao observado no Sul (+31,69%), Sudeste (+13,62%), Norte (+11,98%) e Centro-Oeste (+4,62%).

O levantamento mostra ainda a força da aviação para a entrada de turistas estrangeiros no Nordeste. Do total de 219 mil visitantes internacionais que chegaram à região no período, considerando todos os modais (marítimo, terrestre, aéreo e fluvial), 97% optaram pela via aérea.



Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, a expansão da aviação internacional ajuda a fortalecer o turismo e ampliar oportunidades econômicas na região. “Quando ampliamos a conectividade aérea internacional, aproximamos o Brasil de novos mercados, fortalecemos o turismo, movimentamos a economia regional e geramos oportunidades em toda a cadeia ligada ao setor”, afirmou.

Motivos do crescimento

O resultado acompanha um cenário de expansão da conectividade internacional no Nordeste, impulsionado pela ampliação da oferta de voos, novos acordos com companhias aéreas e investimentos na modernização da infraestrutura aeroportuária da região.

Nos últimos anos, aeroportos nordestinos passaram por concessões, ampliação de terminais, modernização operacional e expansão da malha aérea internacional. O movimento ocorre em paralelo às ações do Ministério do Turismo e da Embratur voltadas à promoção internacional do Brasil e à atração de novos voos estrangeiros para o país.

O crescimento também acompanha o aumento do interesse internacional pelo Brasil e pela região Nordeste, especialmente durante a alta temporada de verão. Praias, gastronomia, festas populares, turismo cultural e o Carnaval ajudaram a impulsionar o fluxo de visitantes estrangeiros para cidades nordestinas nos primeiros meses do ano.

Números em alta

Ao todo, o Nordeste recebeu 84,6 mil turistas internacionais a mais por via aérea do que no primeiro trimestre de 2025, quando haviam sido registradas 127,7 mil chegadas internacionais nesse modal.

A Bahia liderou o fluxo internacional aéreo na região, com 83,5 mil visitantes vindos do exterior no período (alta de 26,83%). Em seguida aparecem Pernambuco, com 52 mil (+135,5%); Ceará, com 32,4 mil (+45,24%); Rio Grande do Norte, com 26,8 mil (+159,12%); e Alagoas, com 16,8 mil turistas internacionais chegando por via aérea (+137,79%).

Entre os principais países de origem dos visitantes estão Argentina, com 109,6 mil visitantes (alta de 100,3%); Portugal, com 34 mil (+76%); Uruguai, com 11,3 mil (+75,6%); França, com 10,8 mil (+34,4%); e Itália, com 8,8 mil turistas internacionais, alta de 14,8%.

Mais voos internacionais para o Nordeste

O avanço na chegada de turistas estrangeiros acompanha a expansão da malha aérea internacional da região. O número de rotas internacionais ligando o Nordeste ao exterior saltou de 18, em 2023, para 42 em 2026, um crescimento de 133,3% no período. Já a quantidade anual de voos internacionais passou de 2.430 para 5.390 operações, no mesmo período; alta de 121,8%. A oferta de assentos também praticamente dobrou, saindo de 604,9 mil para 1,18 milhão de lugares disponíveis por ano.

Somente entre 2025 e 2026, a região ganhou mais de mil novos voos internacionais por ano, crescimento de 22,8%, além de aumento de 16,6% na oferta de assentos.

O movimento ganhou força especialmente a partir do primeiro trimestre de 2026, com o início de novas rotas internacionais para a região. Entraram em operação os voos Panamá–Salvador, da Copa Airlines; Madri–Fortaleza, da Iberia; e Montevidéu–Natal, operado pela Gol. E em maio houve a retomada do voo Praia (capital de Cabo Verde) para Recife.

Atualmente, cidades como Fortaleza, João Pessoa, Maceió, Natal, Porto Seguro, Recife e Salvador já recebem operações internacionais regulares, fortalecendo o papel do Nordeste como uma das principais portas de entrada do turismo estrangeiro no Brasil.



Presidência da República

Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

ROTA DOS SERTÕES: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LEVA A LEILÃO TRECHO DA BR-116/324/BA/PE NESTA QUINTA-FEIRA (28)

Concessão prevê mais de R\$ 8,5 bilhões em investimentos para modernizar corredor logístico estratégico entre Bahia e Pernambuco

O ministro dos Transportes, George Santoro, leva a leilão, nesta quinta-feira (28), a concessão da BR-116/324/BA/PE, a Rota dos Sertões, na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo. O projeto marca o segundo certame rodoviário de 2026 e 24º promovido pelo Ministério dos Transportes no atual governo.

A concessão contempla 502 quilômetros de rodovias entre o anel viário de Feira de Santana (BA) e o município de Salgueiro (PE), atravessando 16 municípios dos dois estados. O corredor é considerado estratégico para o escoamento da produção local, integração regional e fortalecimento da logística no Nordeste.

O contrato prevê investimentos de R\$ 4,13 bilhões em obras de ampliação e modernização da infraestrutura rodoviária, além de R\$ 4,40 bilhões em custos operacionais ao longo dos 30 anos de concessão.

Entre as intervenções previstas estão duplicações, implantação de faixas adicionais, vias marginais, passarelas, dispositivos de acesso e melhorias operacionais voltadas à segurança viária e à fluidez do tráfego. Também está prevista a implantação de sistemas inteligentes de monitoramento, atendimento ao usuário, ambulâncias, guinchos e um Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros.

Somente em 2025, o Ministério dos Transportes promoveu 13 leilões de rodovias, ampliando a capacidade logística do país. Os 23 projetos já contratados totalizam 11.313 quilômetros de rodovias que receberão mais de R\$ 260,26 bilhões em investimentos.

Cobertura de imprensa

Profissionais interessados em acompanhar o evento devem se credenciar pelo e-mail: imprensa@b3.com.br.

Serviço

Leilão da BR-116/324/BA/PE – Rota dos Sertões

Data: quinta-feira, 28 de maio

Horário: 14h

Local: B3 – Rua Quinze de Novembro, 275, Centro Histórico – São Paulo (SP)

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

Data: 27/05/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O recente levantamento divulgado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) traz um alerta severo sobre a estrutura da economia brasileira: embora as exportações de produtos de alta tecnologia tenham registrado uma alta de 7,7% em 2025, elas ainda representam uma fatia tímida de

apenas 2,7% das vendas externas do País. O abismo que separa o faturamento desse segmento (US\$ 9,1 bilhões) do volume gerado por bens de baixa intensidade tecnológica (US\$ 130,7 bilhões) é de quinze vezes. Diante desse diagnóstico, fica evidente que o Governo Federal precisa expandir urgentemente suas ações voltadas à reindustrialização nacional. Limitar o Brasil ao papel de fornecedor de commodities e produtos de baixo valor agregado é fragilizar a economia frente às oscilações do mercado global.

Como bem destacou a CNI, o crescimento econômico com qualidade e sustentabilidade a longo prazo depende diretamente do fortalecimento dos setores de média-alta e alta intensidade tecnológica. A diversificação da produção industrial não é um capricho acadêmico, mas um escudo macroeconômico. Quando o País concentra quase 60% de suas exportações industriais em apenas três setores básicos — alimentos, metalurgia e veículos —, ele se torna vulnerável a choques externos de demanda e preço. Além disso, a pauta concentrada em alimentos e bebidas industrializados, impulsionada pelo comércio de carne bovina para a China, expõe que o avanço fabril nacional ainda está excessivamente atrelado ao primeiro elo da cadeia produtiva.

O sintoma mais grave desse atraso produtivo reflete-se no mercado interno: o aumento do consumo dos brasileiros em 2025 não gerou riqueza para as fábricas locais, mas sim para os fornecedores estrangeiros. As importações da indústria de transformação subiram 8,6%, resultando em um déficit comercial recorde de US\$ 71,3 bilhões — o pior resultado desde o início da série histórica em 1997. Setores estratégicos como os de químicos, máquinas, equipamentos eletrônicos e veículos automotores lideram esse fluxo de compras externas. Esse cenário demonstra que o Brasil está abrindo mão de desenvolver tecnologia própria e de gerar empregos qualificados, preferindo importar o conhecimento que a China (líder no fornecimento ao País com US\$ 70,6 bilhões) e outras nações produzem em larga escala.

Para reverter esse quadro de dependência, o Governo Federal deve liderar uma política de reindustrialização ativa, focada em inovação, incentivos fiscais para a transição digital e atração de investimentos em pesquisa e desenvolvimento. O crescimento de 3,7% nas exportações industriais totais, mesmo diante da queda dos preços dos manufaturados no mercado internacional, prova que a indústria do País possui resiliência e fôlego para competir globalmente. No entanto, o esforço isolado das empresas não basta. O Estado precisa pavimentar o caminho para o “neoliberalismo”, transformando o Brasil em um produtor de soluções de ponta e garantindo que a economia nacional seja forte, diversificada e soberana no cenário internacional.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2026

OPINIÃO – DIREITO - O GOLPE DO FALSO ADVOGADO: POR QUE CONTRATOS PRECISAM FALAR SOBRE FRAUDES DIGITAIS



ROBERTA LOPES DA CRUZ ANTONIO

Professora de Direito Digital e Civil na Universidade Católica de Santos (SP), advogada e consultora especializada em Direito Digital e Proteção de Dados, mestre em Direito da Segurança Nacional pela Georgetown University (EUA).
opinio@portalbenews.com.br

O avanço da digitalização trouxe ganhos inegáveis para empresas, escritórios e profissionais de praticamente todos os setores da economia. Com relações marcadas por comunicação constante e circulação intensa de documentos e dados, a tecnologia tornou-se elemento estrutural da atividade empresarial. Mas a mesma transformação digital que acelerou negócios também ampliou o espaço para fraudes cada vez mais sofisticadas.

Os golpes digitais deixaram de ser episódios isolados praticados por amadores. Hoje, representam uma verdadeira indústria criminosa, profissionalizada, altamente adaptável e baseada justamente na exploração da confiança. E talvez um dos exemplos mais emblemáticos desse fenômeno seja o chamado “golpe do falso advogado”.



A dinâmica é simples — e assustadoramente eficaz. Criminosos obtêm informações reais sobre processos judiciais, nomes de partes, movimentações processuais e até dados de escritórios para entrar em contato com clientes se passando pelo advogado responsável pela causa. Com uma narrativa convincente, potencializada por atos como o uso da foto do profissional/escritório contratado em contatos por aplicativos de mensagens, informam a existência de valores a receber, custas urgentes ou depósitos necessários para liberação de créditos judiciais. O resultado, muitas vezes, é o prejuízo financeiro do cliente e um inevitável abalo na relação de confiança construída com o profissional.

E o problema vai além do universo jurídico. A mesma lógica tem sido reproduzida em relações empresariais diversas: falsos representantes comerciais, e-mails fraudulentos simulando fornecedores, adulteração de boletos, perfis clonados em aplicativos de mensagens e fraudes baseadas em engenharia social. Em setores que operam sob pressão por rapidez e eficiência, o risco se potencializa justamente porque a urgência operacional favorece decisões tomadas sem a devida verificação.

O ponto central é que muitas dessas fraudes não decorrem, necessariamente, de uma invasão sofisticada de sistemas, mas da manipulação humana. O criminoso explora comportamentos previsíveis: confiança, pressa, hábito e excesso de informalidade nas comunicações digitais.

Nesse cenário, empresas e profissionais precisam compreender que segurança digital deixou de ser um tema exclusivamente tecnológico e passou a envolver também governança, gestão de risco e comunicação preventiva.

É justamente por isso que cresce o movimento de profissionais e empresas que passaram a incluir, em contratos de prestação de serviços, cláusulas específicas alertando clientes sobre riscos de golpes digitais e estabelecendo protocolos oficiais de comunicação e cobrança.

À primeira vista, pode parecer excesso de cautela. Mas não é. Trata-se de uma estratégia jurídica e reputacional relevante.

Essas cláusulas cumprem ao menos três funções importantes. A primeira é educativa: conscientizam o cliente sobre golpes recorrentes e reforçam a necessidade de confirmação de informações sensíveis. A segunda é preventiva: estabelecem canais oficiais de comunicação, procedimentos de validação e limites de atuação. A terceira é probatória: demonstram que o profissional adotou medidas razoáveis de informação e prevenção, aspecto que pode ser relevante em eventual discussão sobre responsabilidade civil.

Não se trata de transferir integralmente o risco ao cliente — até porque cada situação concreta deve ser analisada individualmente. Mas é inegável que a adoção de medidas preventivas e mecanismos claros de orientação pode reduzir conflitos, mitigar danos e demonstrar diligência profissional.

Na prática, alguns escritórios e empresas passaram a adotar cláusulas com previsões como:

“Os pagamentos relacionados aos serviços contratados serão solicitados exclusivamente pelos canais oficiais previamente informados, sendo recomendado ao contratante confirmar, por meio dos canais oficiais indicados, qualquer solicitação de transferência bancária, alteração de dados financeiros ou cobrança recebida por aplicativos de mensagens, e-mail ou telefone. O contratado não realiza solicitações urgentes de pagamento por canais informais e orienta o contratante a comunicar imediatamente qualquer contato suspeito.”

Esse tipo de previsão funciona como um alerta permanente sobre uma realidade que infelizmente já integra o cotidiano empresarial brasileiro. O desafio é que muitos profissionais ainda enxergam esse tipo de comunicação como algo “alarmista” ou receiam transmitir insegurança ao cliente. Mas ignorar o problema tende apenas a aumentar a vulnerabilidade.

A conscientização digital precisará ocupar, cada vez mais, espaço semelhante ao que hoje já se reconhece em programas de compliance e proteção de dados. Afinal, de pouco adianta investir em sistemas sofisticados de segurança se o elo mais explorado pelos criminosos continua sendo o fator humano. No atual cenário, prevenir fraudes digitais deixou de ser apenas uma preocupação operacional. É também uma medida de proteção jurídica, reputacional e estratégica.

Roberta Lopes da Cruz Antonio escreve quinzenalmente para o BE News. Seus textos são publicados às quartas-feiras.

EMPRESAS E PROFISSIONAIS PRECISAM COMPREENDER QUE SEGURANÇA DIGITAL DEIXOU DE SER UM TEMA EXCLUSIVAMENTE TECNOLÓGICO E PASSOU A ENVOLVER TAMBÉM GOVERNANÇA, GESTÃO DE RISCO E COMUNICAÇÃO PREVENTIVA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2026

POLÍTICA - “FIM DA 6X1 NÃO TEM RELAÇÃO COM AS ELEIÇÕES”

Vice-presidente Geraldo Alckmin nega motivação eleitoral e lembra que a redução da jornada é uma tendência mundial

Por Estadão Conteúdo



Alckmin rebateu as alegações de que a redução da escala de trabalho é uma bandeira eleitoral do governo Lula

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou nesta terça-feira, 26, que a ideia do governo de acabar com a jornada de trabalho 6x1 não tem relação com as eleições. Segundo ele, a Câmara dos Deputados fez um bom entendimento, com uma transição para a redução da jornada, em texto aprovado na segunda-feira na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

Ele conversou com jornalistas depois de visitar uma concessionária de carros elétricos na capital federal para conhecer o modelo de automóvel que entraria no novo programa de crédito para motoristas de aplicativo e taxistas.

“Na realidade, isso não tem relação especificamente com eleição. Há uma tendência mundial de redução de jornada de trabalho, eu fui constituinte em 1988 e a jornada veio para 44 horas, estamos falando de 38 anos depois. Há uma tendência mundial de ter uma redução de jornada”, afirmou.

A Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que reduz de 44 para 40 horas semanais da jornada de trabalho teve seu relatório lido na segunda, mas a votação foi adiada por conta de um pedido de vistas. Alckmin elogiou o texto, que prevê uma transição menor, de 44 para 42 horas, chegando às 40 horas apenas em 2027.

“Eu acho que é uma medida correta e que foi feito um bom entendimento. Nós vamos implantar metade, duas horas agora, e redução de outras duas daqui um ano. Eu acho que é um bom entendimento”, completou o vice-presidente.

Entidades produtivas não concordam com as mudanças. Algumas pediram nesta terça-feira ao presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), que adie a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que acaba com a jornada 6x1 para depois das eleições de outubro.



Segundo eles, o projeto tem sido usado como “bandeira eleitoral” pelo governo Lula e por parlamentares. O texto deve ser votado nesta semana pela Câmara e, depois, precisará passar pelo Senado.

Fora da realidade

Entre as entidades recebidas estão a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq).

“Da maneira que foi feita, ela PEC está fora da realidade brasileira, foi feita de forma irresponsável e só baseada em bandeira política. Não ouviu o setor nenhum ... Foi tratada pelo governo brasileiro como bandeira eleitoral, em véspera da eleição, assim como o imposto da chamada blusinhas”, disse o presidente da Fiesp, Paulo Skaf, em entrevista coletiva a jornalistas, após o encontro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - COMISSÃO AVANÇA E RELATOR PREVÊ RELATÓRIO DO NOVO MARCO PORTUÁRIO PARA 15 DE JUNHO

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

DATA MARCADA

A comissão especial da Câmara dos Deputados que analisa o Projeto de Lei (PL) n. 733/2025, texto que propõe um novo marco regulatório para o setor portuário, superou os recentes entraves que ameaçavam seus trabalhos. Com o caminho liberado, o relator do texto, deputado federal Arthur Maia (União-BA) anunciou que pretende apresentar seu relatório final no próximo dia 15 de junho. O PL promete desburocratizar o setor através da unificação de contratos, da criação de um licenciamento ambiental único para novos terminais e da descentralização da execução das dragagens de canais de acesso.

O CAMINHO DOS FERTILIZANTES

Os portos do Arco Norte se consolidaram como o principal corredor logístico para a importação de fertilizantes e o escoamento da safra de grãos (soja e milho) no Brasil, superando canais tradicionais do Sul e Sudeste. As informações constam no Anuário Agrologístico 2026 – Volume 3, divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) nesta terça-feira, dia 26.

CRESCIMENTO

Segundo o levantamento, no ano passado, os portos do Arco Norte internalizaram 13,36 milhões de toneladas de fertilizantes, ultrapassando o Porto de Paranaguá (PR), que movimentou 10,89 milhões de toneladas no mesmo período. Entre 2021 e 2025, a importação de insumos pelo Arco Norte saltou 62,7%, enquanto Paranaguá registrou uma retração de 0,8% no volume desembarcado.

RANKING

Dentro do complexo portuário do Norte e Nordeste, o Porto de Itaqui (MA) liderou com 34% do volume de fertilizantes, seguido por Santarém (PA) com 22% e Salvador (BA) com 21%, servindo como a principal artéria de abastecimento para a região produtora do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

A NOVA CFO

A VLI anunciou a nomeação de Fabrícia Gomes de Souza como sua nova diretora-executiva financeira (CFO), com início na próxima segunda-feira, dia 1º. A executiva assume a cadeira em substituição a Fábio Marchiori, que vinha acumulando a função interinamente com o cargo de CEO da companhia, permitindo agora a total dedicação deste à liderança corporativa geral do grupo. Com mais de 30 anos de mercado e uma trajetória sólida em finanças, governança e operações, Fabrícia traz na bagagem a experiência de ter passado por gigantes do setor de infraestrutura pesada e logística, como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a MRS Logística e a Wilson Sons.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

POLÍTICA - GOVERNO PUBLICA MP QUE DESTINA R\$ 30 BILHÕES A MOTORISTAS

Iniciativa faz parte do programa Move Brasil e oferece créditos a taxistas e motoristas de aplicativo
Da Agência Brasil



Para se habilitar, o motorista de táxi ou app precisa preencher um cadastro na plataforma gov.br/movebrasil

O governo federal publicou nesta terça-feira (25) a medida provisória que abre crédito extraordinário de R\$ 30 bilhões para a compra de veículos por motoristas de táxi e de aplicativo.

A iniciativa faz parte do programa Move Brasil, lançado no dia 19 de maio, e os recursos vão ser repassados pelo Ministério da Fazenda ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que vai operacionalizar a medida.

A medida provisória está em vigor e segue agora para apreciação do Congresso Nacional. A expectativa do governo é que sejam comercializados, no mínimo, 200 mil carros.

Para se habilitar, o motorista precisa preencher um cadastro na plataforma gov. br/movebrasil. Em um prazo de até cinco dias após o cadastro, será informado se poderá participar do programa.

A partir do dia 18 de junho, quem recebeu a confirmação de participação no programa poderá procurar as concessionárias e instituições financeiras para análise de crédito.

Procura

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou que há uma enorme procura pelo novo programa do governo que cria linhas de crédito com benefícios para motoristas de táxi e de aplicativos.

Ele conversou com jornalistas depois de visitar uma concessionária de carros elétricos na capital federal para conhecer o modelo de carro que entraria no novo programa.

“Esse programa é de R\$ 30 bilhões. Hoje saiu a medida provisória, vale por 120 dias, e teve uma enorme procura, enorme procura. As pessoas, os taxistas e os motoristas de aplicativo, já podem se cadastrar, entrar na elegibilidade para o sistema, e os juros caem praticamente a metade”, afirmou Alckmin.

Perfil

Podem participar do programa motoristas de aplicativos com cadastro ativo há pelo menos 12 meses, que tenham realizado ao menos 100 corridas nesse período na mesma plataforma, além de taxistas registrados e em atividade.

Os recursos serão disponibilizados pelo BNDES, que receberá o cadastro dos trabalhadores habilitados a participar do programa. O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, citou a estimativa de beneficiários e os critérios para adesão ao programa:

“No aplicativo, a nossa estimativa vai dar em torno de 1,2 milhão a 1,4 milhão de trabalhadores que poderão acessar o programa. E o táxi, a mesma coisa. O Ministério da Indústria e Comércio vai entregar ao BNDES a lista de todos os motoristas que podem pleitear, que são profissionais motoristas de táxi. Nós temos que ser muito rigorosos, porque isso aqui é para quem rala como motorista de aplicativo e de táxi. Não é para ninguém vir aqui e substituir aqueles que estão trabalhando.”

Segundo ele, as mulheres terão ainda mais redução na taxa de juros dos financiamentos porque o governo quer estimular que elas ganhem espaço no setor.

“A gente quer estimular que mais mulheres venham participar como motoristas de aplicativo ou taxista. Então, é um estímulo importante. O prazo de pagamento são uns 70 meses e a procura está enorme, vai ser um grande sucesso”, completou o vice-presidente da República.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

POLÍTICA - PT BUSCA CANDIDATO AO GOVERNO DE MINAS

Depois de Rodrigo Pacheco descartar concorrer, o empresário Josué Gomes é cotado
Do Estadão Conteúdo

A quatro meses do primeiro turno das eleições, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) está sem palanque em Minas Gerais, segundo maior colégio eleitoral do País. Após o senador Rodrigo Pacheco (PSB) reafirmar que pretende encerrar a participação na vida pública, o presidente do PT, Edinho Silva (PT), se encontrou nesta terça-feira, 26, com Josué Gomes (PSB) para discutir uma candidatura do empresário ao governo mineiro.

“Estou indo conversar com o Josué lá em Brasília para construir a candidatura ao governo de Minas Gerais. As eleições serão definidas em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais”, disse Edinho ao jornal O Globo, antes do encontro.

Filho do ex-vice-presidente José Alencar, Josué Gomes disputou a última eleição em 2014, quando teve 40% dos votos e ficou em segundo lugar na disputa por uma vaga ao Senado por Minas Gerais. Ele comanda a Coteminas, grupo têxtil que entrou em recuperação judicial no início do mês com dívidas de R\$ 2 bilhões.

Além dele, o PT considera outros nomes para assumir a cabeça de chapa. Ex-prefeita de Contagem e pré-candidata ao Senado, Marília Campos (PT) defende que o partido converse com o ex-vereador de Belo Horizonte Gabriel Azevedo (MDB), que tem dado sinais de aproximação com o grupo.

Ele começou a carreira política filiado ao PSDB e fazia oposição ao PT na década passada, mas nos últimos anos adotou posições progressistas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

POLÍTICA - FLÁVIO BOLSONARO PROMETE A TRUMP UM BRASIL ALIADO DOS EUA

Em encontro com o líder norte-americano, senador disse que não será necessário taxar empresas brasileiras se ele for eleito presidente

Do Estadão Conteúdo



Segundo Flávio, a conversa com Trump durou 1h40 e, nela, o norte-americano passou dez minutos falando sobre as reformas na Casa Branca

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, afirmou nesta terça-feira, 26, ter dito ao presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que o país não precisará mais taxar produtos brasileiros, caso o senador seja eleito presidente. Segundo Flávio, os motivos são os acordos a serem selados entre os dois países.



“Em função de como o governo Lula trata os Estados Unidos, ameaçando o dólar como padrão internacional, no comércio entre países, o que eu disse é que os Estados Unidos teriam um País aliado no Brasil, que não seria necessário ele usar o mecanismo de taxar as empresas brasileiras, porque teríamos a condição de sentar como adultos”, declarou Flávio em entrevista coletiva a jornalistas, após se reunir com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, na Casa Branca.

Flávio afirmou que, se eleito, negociará acordos benéficos para as empresas dos dois países.

Segundo o senador, a conversa com Trump durou 1h40 e, nela, o norte-americano passou dez minutos falando sobre as reformas na Casa Branca.

Flávio disse que outros temas envolveram a saúde do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) e a classificação de organizações criminosas brasileiras como organizações terroristas. Ele disse, porém, não ter recebido um posicionamento de Trump sobre a classificação. “Ele falou que estava analisando isso ainda, mas obviamente que não pode tomar uma decisão definitiva para me dar”, declarou.

O senador afirmou que pediu ao presidente dos Estados Unidos que classifique as facções criminosas brasileiras, como o PCC e o Comando Vermelho, como organizações terroristas.

“Enquanto o Lula vai de joelhos, rastejando, para implorar ao presidente americano, Trump, que não declare organizações criminosas, como CV e PCC, como terroristas, eu faço o contrário. Eu fui exatamente fazer esse pedido expresso a ele, para que ele declare CV e PCC como organizações terroristas, sim, que é o que eles são”, declarou.

Segundo Flávio, o objetivo da medida é “libertar” pessoas que moram em áreas controladas por essas facções por meio de acordos internacionais, não só com os EUA, mas também com outros países, caso ele seja eleito presidente da República.

A reunião do senador com Trump vem em meio à repercussão da relação do pré-candidato com o dono do Master, Daniel Vorcaro, preso por acusações de fraude bancária. Ele anunciou antes que não falaria sobre outro tema na entrevista desta terça que não fosse o encontro com Trump.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

POLÍTICA - PL CONFIRMA NOMES PARA CAMPANHA DO SENADOR

O PL anunciou mudanças na área de comunicação da pré-campanha presidencial do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) nesta segunda-feira, 25, e confirmou os nomes do publicitário Eduardo Fischer e do marqueteiro Alexandre Oltramari na equipe.

Como mostrou o Estadão, Fischer entrou para a comunicação da pré-campanha após a saída de Marcello Lopes, o “Marcelão”, que deixou o cargo na última quarta-feira, 20.

Segundo comunicado divulgado pelo senador Rogério Marinho (PL-RN), que é coordenador-geral da pré-campanha de Flávio, Fischer será consultor estratégico da comunicação e responsável por definir diretrizes e posicionamento da campanha. Seu sócio, Alexandre Oltramari, assume como marqueteiro, respondendo pela coordenação de comunicação e marketing.

Ao Estadão, Marinho se referiu a Eduardo Fischer como “o publicitário hoje mais premiado do Brasil”. “Fischer tem muita experiência na área de criação, estratégia. Nós esperamos que seja alguém com condição de dar uma roupagem, uma condição adequada para que nosso candidato seja visualizado e entendido pelo eleitorado brasileiro, já que ele precisa ser cada vez mais conhecido”, afirmou.

O novo marqueteiro, Alexandre Oltramari, já comandou a campanha de Simone Tebet ao Senado, em 2014; as duas campanhas do governador amazonense Wilson Lima, em 2018 e 2022; a de Álvaro Dias à Presidência pelo Podemos, em 2018; e foi consultor de marketing da pré-campanha de Aécio Neves (PSDB) à Presidência, em 2013.

O ex-marqueteiro Marcelão deixou a função depois da divulgação do áudio em que Flávio solicitava recursos ao empresário Daniel Vorcaro, do Banco Master, para a produção do filme sobre seu pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Vorcaro está preso e é investigado por fraude bilionária ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2026

POLÍTICA - “NINGUÉM RESPEITA PUXA-SACO”, DIZ BOULOS SOBRE FLÁVIO

Ministro da Secretaria-Geral da Presidência critica encontro do senador com Trump e afirma que família Bolsonaro atua contra o Brasil

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Boulos ironizou Flávio Bolsonaro ao falar de combate ao crime organizado, lembrando de episódios envolvendo o miliciano Adriano da Nóbrega

“Ninguém respeita puxa-saco”. Foi com essa frase que o ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, reagiu à reunião do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) com o ex-presidente dos Estados Unidos Donald Trump, realizada na Casa Branca.

Em entrevista ao programa Poder e Mercado, do Canal UOL, Boulos criticou a aproximação da família Bolsonaro com aliados de Trump e acusou integrantes do grupo de atuar contra interesses brasileiros.

Segundo o ministro, a relação construída pelos Bolsonaro com setores da política norte-americana não trouxe benefícios ao país e foi marcada por tentativas de pressionar o Brasil por meio de sanções e medidas econômicas.

Boulos afirmou que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva mantém interlocução com os Estados Unidos em outro nível e destacou que Lula foi recebido por Trump “com honras de chefe de Estado”.

Durante a entrevista, o ministro também associou Flávio Bolsonaro a episódios envolvendo o miliciano Adriano da Nóbrega, morto em 2020 e apontado como chefe do chamado Escritório do Crime.

“Eu fico curioso pra saber se ele (Flávio) pediu para o Trump declarar a milícia do Rio de Janeiro como organização criminosa? Porque ele tinha a mãe e a esposa do miliciano Adriano da Nóbrega, chefe do escritório do crime, no gabinete dele, quando era deputado estadual”, declarou.

Eduardo

Boulos ainda direcionou críticas ao ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro, que também participou do encontro nos Estados Unidos. Ele lembrou que Eduardo atuou junto a aliados americanos em defesa de medidas prejudiciais ao Brasil, citando discussões sobre tarifas comerciais e possíveis sanções internacionais.

“O irmão dele (Eduardo), que estava na reunião, foi quem conspirou para o tarifaço contra o Brasil, para tirar emprego daqui e levar para os EUA, por Magnitsky e tudo mais, junto com o blogueiro que estava lá também (Paulo Figueiredo)”, afirmou.

Ao comentar a relação entre Brasil e Estados Unidos no combate ao crime organizado, Boulos disse que o governo federal tem buscado cooperação para a extradição de brasileiros investigados por

lavagem de dinheiro e que estariam foragidos em território norte-americano, especialmente em Miami. Segundo ele, Lula tratou do tema diretamente com Trump.

O ministro também citou a Operação Carbono Oculto, conduzida pela Polícia Federal, como exemplo da estratégia adotada pelo governo para atingir as estruturas financeiras do crime organizado. “O combate ao crime organizado se dá também à cabeça dele, a quem lava dinheiro, faz os esquemas”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - CRISTIANO KLINGER DEIXA A PRESIDÊNCIA DA PORTOS RS

Advogado Fábio Silveira Machado assume a administração da estatal responsável pelos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Cristiano Klinger deixa a presidência da Portos RS e em seu lugar entra Fábio Silveira Machado, atual integrante do Conselho de Administração da Autoridade Portuária

Cristiano Klinger deixará a presidência da Portos RS, estatal responsável pela gestão dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. A saída do executivo foi confirmada pela Secretaria

Estadual de Logística e Transportes, que anunciou para o cargo o advogado Fábio Silveira Machado, atual integrante do Conselho de Administração da empresa pública.

Klinger estava à frente da Portos RS desde a criação da estatal, em 2022, quando o governo gaúcho transformou a antiga Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG) em empresa pública. Antes disso, ele havia ocupado a diretoria de gestão, administrativa e financeira da autarquia entre 2019 e 2022. O executivo assumiu a presidência após a saída de Fernando Estima.

Em nota, o secretário estadual de Logística e Transportes, Clóvis Magalhães, afirmou que Klinger teve papel central na transição institucional do sistema portuário gaúcho. “O desafio estratégico por ele assumido foi fundamental para os processos de modernização e evolução do modal hidroviário gaúcho”, declarou.

Durante sua gestão, Klinger conduziu a estruturação da nova estatal e liderou iniciativas voltadas à modernização da infraestrutura portuária e à atração de investimentos privados para os terminais administrados pela empresa.

Expansão e investimentos

Sob a administração de Klinger, a Portos RS avançou na consolidação do modelo empresarial implantado após o fim da SUPRG, ampliando projetos de arrendamentos, modernização operacional e recuperação de infraestrutura atingida pelas enchentes de 2024. No período, o Porto do Rio Grande manteve posição de principal complexo portuário do Estado, concentrando movimentações ligadas ao agronegócio, fertilizantes, combustíveis e cargas de contêineres.

A estatal também intensificou negociações para novos investimentos privados em áreas portuárias e projetos de dragagem, além de ações voltadas à integração logística entre os portos gaúchos e os demais modais de transporte. Nos últimos meses, a empresa vinha defendendo medidas para reforçar

a resiliência da infraestrutura hidroviária do Rio Grande do Sul após os impactos climáticos registrados no estado em 2024.

Novo presidente

O novo presidente da Portos RS, Fábio Silveira Machado, é advogado com atuação no setor público em áreas como direito administrativo, governança, contratos e licitações. Ele foi secretário de Governo e Ações Estratégicas da prefeitura de Pelotas e também procurador-geral do município durante a gestão da ex-prefeita Paula Mascarenhas.

Atualmente, Machado atua como coordenador da Assessoria Jurídica da Secretaria Estadual de Habitação e Regularização Fundiária e integra o Conselho de Administração da própria Portos RS. Segundo o governo gaúcho, ele acumula mais de 20 anos de experiência em consultoria, assessoria jurídica e articulação institucional no setor público.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

POLÍTICA - PARA TARCÍSIO, SENADOR TEM QUE EXPLICAR ÁUDIOS

Do Estadão Conteúdo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), pré-candidato à reeleição, afirmou nesta terça-feira, 26, que o pré-candidato à Presidência da República pelo PL, Flávio Bolsonaro, tem que “explicar muito bem” o seu envolvimento com o dono do Banco Master, Daniel Vorcaro.

“Acho que tem muitas questões que ele mesmo precisa explicar. Eu acho que a população está vendo esse escândalo do Banco Master, que é uma coisa que agride a sociedade como um todo”, disse Tarcísio. “Isso deixa a sociedade em alerta. E aí, tudo tem que ser muito bem explicado.”

As declarações foram feitas após a entrega da primeira etapa da Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) Perus, na zona norte da capital paulista. Também compareceram o prefeito da capital paulista, Ricardo Nunes (MDB). Tarcísio é o coordenador da campanha presidencial de Flávio em São Paulo, mas não tem realizado agendas conjuntas após a divulgação dos áudios do pré-candidato enviados a Vorcaro. Em coletiva de imprensa, Tarcísio argumentou que tem uma “agenda de governador”.

“Eu tenho uma agenda de governador. Veja: eu estou governando o Estado. Quando é que eu vou pensar em eleição? No período da campanha, no período da eleição”, afirmou.

Como mostrou o Estadão, aliados de Tarcísio veem o governador blindado da crise de Flávio Bolsonaro, mas querem evitar agendas conjuntas.

O chefe do Executivo paulista garantiu ainda que comparecerá na Marcha para Jesus no dia 4 de junho. Ao ser questionado, Tarcísio disse não saber se Flávio comparecerá ao evento e que a pergunta deve ser feita ao senador.

A relação entre Flávio e o Vorcaro está centrada nas negociações financeiras para o patrocínio de um filme sobre Jair Bolsonaro, o “Dark Horse”. O senador pediu ao banqueiro R\$ 134 milhões para custear as gravações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - RECEITA E PF APREENDEM 48 KG DE COCAÍNA EM CONTÊINER NO PORTO DE SANTO

Droga seria enviada para Rotterdam, na Holanda, e estava escondida em carga refrigerada embarcada em navio com escala em Paranaguá

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Uma ação conjunta da Receita Federal e da Polícia Federal resultou na apreensão de 48 quilos de cocaína no Porto de Santos (SP), nesta segunda-feira (25). A droga foi localizada durante uma vistoria de rotina em um contêiner refrigerado embarcado em um navio atracado em um terminal portuário do complexo santista.

Segundo os órgãos, a embarcação tinha como destino o Porto de Rotterdam, na Holanda, com escala prevista em Paranaguá (PR). Um dos tabletes da droga continha um rastreador do tipo airtag, equipamento frequentemente utilizado para monitoramento da carga durante o transporte.

Após a identificação do entorpecente, a carga foi encaminhada à Delegacia da Polícia Federal em Santos, onde serão realizados os procedimentos de perícia técnica e pesagem oficial. A Polícia Federal instaurou inquérito para apurar o caso e dar continuidade às investigações sobre o tráfico internacional de drogas, com foco na identificação dos responsáveis pelo envio da carga.

Ninguém foi preso durante a operação.

De acordo com a Receita Federal, esta foi a sexta apreensão de drogas registrada no Porto de Santos neste ano. A fiscalização faz parte das ações permanentes de vigilância e repressão ao tráfico internacional realizadas no complexo portuário santista, principal porta de saída de cargas containerizadas do país.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 27/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTOS DO PARANÁ CONCLUI MODERNIZAÇÃO DA ILUMINAÇÃO DO PÁTIO DE TRIAGEM

Obras receberam investimentos de R\$ 7,7 milhões e integram pacote de melhorias na infraestrutura dos portos paranaenses

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Os superpostes do pátio receberam luminárias em LED, substituindo as antigas lâmpadas de vapor de mercúrio, que consomem mais energia e possuem menor eficiência luminosa

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária dos portos de Paranaguá e Antonina (PR), concluiu a modernização do sistema de iluminação do pátio de triagem. As melhorias contaram com investimentos de R\$ 7,7 milhões e a companhia diz que o reforço vai garantir mais segurança e

eficiência às atividades.

O pátio de triagem ganhou 26 superpostes de 25 metros de altura, que se somam aos 17 já existentes, além de 32 postes de 10 metros cada. Também foram instalados 332 refletores e 92 luminárias viárias, além de quatro transformadores e uma série de equipamentos e insumos necessários para o funcionamento do sistema.

Os superpostes receberam luminárias em LED, substituindo as antigas lâmpadas de vapor de mercúrio, que consomem mais energia e possuem menor eficiência luminosa. Devido à altura das estruturas, os equipamentos também receberam Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA).

Outra novidade, segundo a Portos do Paraná, é a automação do sistema, com supervisão remota e controle por aplicativo. A tecnologia traz informações em tempo real sobre o funcionamento de cada

ponto de iluminação. A ferramenta informa tensão, corrente, potência e consumo de energia de cada equipamento.

O diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Kengo, explicou que o sistema possibilita ações preventivas por parte das equipes de manutenção, além de agilizar eventuais reparos e auxiliar na gestão do consumo de energia, gerando redução de custos. “Com todo esse controle, além da economia, a vida útil dos equipamentos será maior, garantindo mais conforto e segurança para caminhoneiros e trabalhadores”, destacou.

A modernização do pátio integra um conjunto de investimentos da Autoridade Portuária voltados à melhoria da infraestrutura logística e operacional. Em 2025, o pátio recebeu mais de meio milhão de caminhões carregados com grãos e farelos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ RECEBERÁ QUASE 12 MIL VEÍCULOS DA BYD EM DUAS OPERAÇÕES

Escalas previstas para maio e junho mobilizam trabalhadores portuários, caminhões cegonha e esquema especial de tráfego na cidade catarinense

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O terminal portuário de Itajaí tem sido um dos mais procurados do país para operação de navios Ro-Ro, reforçando a capacidade operacional para operações de grande porte

O Porto de Itajaí, em Santa Catarina, vai receber nos meses de maio e junho duas escalas de desembarque com cerca de 12 mil veículos da montadora BYD. O terminal portuário tem sido um dos mais procurados

do país para operação de navios Ro-Ro, reforçando a capacidade operacional para operações de grande porte.

A primeira operação ocorreu nesta terça-feira (26), quando, por volta das 7hs, atracou no porto um navio da Grimaldi trazendo 4,5 mil veículos. Segundo a Autoridade Portuária, o descarregamento dos carros do navio para o cais deve durar 24 horas, em uma operação que envolve 150 trabalhadores portuários e 90 caminhões cegonhas.

Já a segunda operação, que está prevista para acontecer no dia 23 de junho, o navio BYD Shenzhen retorna a Itajaí com mais 7.200 unidades, totalizando 11.700 veículos desembarcados nas duas operações.

Para a operação, foi definido um plano especial de circulação de cegonhas. Os veículos vazios acessarão o porto pela saída 120 da BR-101, seguindo pelas avenidas Adolfo Konder, Carolina Vailatti, rua Indaial e rua Felipe Reiser. Já as cegonhas carregadas sairão pela rua Felipe Reiser, passando pelas ruas Benjamin Franklin Pereira e Blumenau, com acesso à BR-101 pela avenida Reinaldo Schmithausen.

Também foram definidos pontos de espera e áreas específicas para recebimento dos veículos, com organização do fluxo para minimizar impactos no trânsito e garantir a segurança da operação.

“Os navios de importação de automóveis são extremamente positivos para a economia da cidade. São cargas de alto valor agregado, que impactam diretamente na geração de empregos e fortalecem um

nicho importante dentro do segmento portuário. Itajaí tem plena capacidade para ampliar ainda mais essa movimentação e diversificar os tipos de carga no porto”, afirmou o prefeito de Itajaí, Robison Coelho (PL).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - SANTORO DESTACA SEGURANÇA JURÍDICA PARA AMPLIAR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Durante o Conexão Brasil–Itália, ministro afirmou que mudanças regulatórias e contratos mais claros fortaleceram confiança do mercado nas concessões brasileiras

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Segundo Santoro, a modernização regulatória e a adoção de novos instrumentos de gestão contratual contribuíram para tornar os projetos brasileiros mais atrativos ao capital privado

O ministro dos Transportes, George Santoro, participou, na segunda-feira (25), do Conexão Brasil–Itália: Infraestrutura, Investimentos e Cultura, realizado em São Paulo (SP). Promovido pelo Times Brasil | CNBC, o encontro reuniu autoridades e empresários para discutir temas relacionados à infraestrutura, atração de investimentos e fortalecimento das relações econômicas entre Brasil e Itália.

Durante o evento, Santoro destacou os avanços promovidos pelo Ministério dos Transportes nos últimos anos para ampliar a segurança jurídica dos contratos de concessão e fortalecer a confiança dos investidores. “Hoje, os projetos brasileiros têm uma matriz de risco extremamente bem definida, contratos mais claros e mecanismos de solução de conflitos que não existiam no passado. Essa mudança tem sido fundamental para ampliar a segurança dos investimentos em infraestrutura”, afirmou o ministro.

Segundo o ministro, a modernização regulatória e a adoção de novos instrumentos de gestão contratual contribuíram para tornar os projetos brasileiros mais atrativos ao capital privado. A agenda de concessões da pasta também incorpora diretrizes alinhadas aos padrões adotados pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), incluindo medidas voltadas à transição energética e à resiliência da infraestrutura.

Carteira de projetos

Nos últimos três anos, o Ministério dos Transportes consolidou o maior ciclo de concessões rodoviárias da história do país, com 23 leilões realizados. A agenda da pasta prevê alcançar 35 certames até o fim de 2026, com potencial de aproximadamente R\$ 396 bilhões em investimentos voltados à ampliação da infraestrutura e ao fortalecimento da logística nacional.

“Já contratamos cerca de R\$ 240 bilhões em investimentos. Nos 35 anos anteriores de concessões rodoviárias, foram aproximadamente R\$ 170 bilhões. O Brasil vive hoje um novo ciclo de expansão da infraestrutura de transportes”, destacou Santoro.

Em março, a pasta realizou o primeiro leilão do ano, referente ao trecho de 735 quilômetros da BR-116/ MG, entre Montes Claros e Governador Valadares. O próximo certame será o da Rota dos Sertões, marcado para 28 de maio, na B3, em São Paulo. O projeto contempla o trecho entre Feira de Santana (BA) e Salgueiro (PE), nas BR-116 e BR-324.

No setor ferroviário, o Ministério dos Transportes também tem ampliado as oportunidades de investimento e estruturado novos projetos para expansão da malha nacional. Em novembro de 2025, a



pasta lançou a Política Nacional de Concessões Ferroviárias, voltada à modernização e à ampliação da participação das ferrovias na matriz logística brasileira.

A iniciativa prevê oito projetos ferroviários, que somam mais de 9 mil quilômetros de extensão e potencial de cerca de R\$ 160 bilhões em investimentos.

“Estamos com a maior carteira de ferrovias colocada em concessão no mundo. Já temos quatro projetos no Tribunal de Contas da União e mais quatro para encaminhar. É uma mudança muito grande e que requer investimentos internacionais e parcerias com empresas do mundo inteiro”, concluiu George Santoro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - ANTT DESTACA R\$ 100 BI EM INVESTIMENTOS NAS RODOVIAS CONCEDIDAS DE MG

Durante o Smartcities – LIDE Minas, agência apresentou ações de fiscalização e acompanhamento dos contratos federais no estado

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou na segunda-feira (25), em Belo Horizonte (MG), os investimentos previstos para as concessões rodoviárias federais em Minas Gerais e as ações de fiscalização realizadas nas rodovias concedidas do estado. O Diretor-Geral da Agência, Guilherme Theo Sampaio, participou do Seminário Smartcities – LIDE Minas, encontro que reuniu autoridades, empresários e especialistas para debater infraestrutura, logística e mobilidade.

Durante o painel sobre infraestrutura e mobilidade terrestre, Theo destacou os investimentos realizados nas rodovias mineiras nos últimos anos e o trabalho de acompanhamento feito pela ANTT na execução dos contratos de concessão.

“Nos últimos anos, realizamos oito leilões de rodovias em Minas Gerais, com mais de R\$ 100 bilhões previstos em investimentos ao longo dos contratos. A Agência acompanha essas concessões de forma permanente para garantir que as obras avancem e que o usuário perceba essa melhoria na prática, com mais segurança e melhores condições de deslocamento”, afirmou.

Atualmente, Minas Gerais concentra cerca de 3.500 quilômetros de rodovias federais concedidas sob fiscalização da ANTT. O acompanhamento inclui ações em campo, fiscalização eletrônica e verificação contínua das obrigações previstas nos contratos.

O encontro também abordou a importância da integração entre setor público e iniciativa privada para ampliar os investimentos em infraestrutura e fortalecer a logística no estado. Representantes do setor aeroportuário e de desenvolvimento econômico discutiram temas relacionados à conectividade, à mobilidade e ao desenvolvimento regional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES – AVIAÇÃO - ABEAR PEDE EXTENSÃO DE ALÍVIO TRIBUTÁRIO E ALERTA PARA PRESSÃO SOBRE CAIXA DAS AÉREAS

Associação solicita ao governo manutenção da isenção sobre combustível e revisão do IOF, enquanto empresas enfrentam alta do petróleo, custos dolarizados e avanço de despesas

Do Estadão Conteúdo Da Redação

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) formalizou ao governo federal um pedido para prorrogação, até o fim do ano, das medidas emergenciais adotadas para aliviar os custos das companhias aéreas diante da alta do petróleo e do querosene de aviação (QAV). Segundo o diretor-

presidente da entidade, Juliano Noman, o pleito foi encaminhado há cerca de duas semanas e inclui também pedidos relacionados à tributação sobre operações cambiais do setor.



“O que a gente está discutindo com o governo é ver se é possível fazer alguma coisa totalmente postergada também até o fim do ano”, disse o diretor-presidente Juliano Noman

“O que a gente está discutindo com o governo é ver se é possível fazer alguma coisa totalmente postergada também até o fim do ano. O pedido foi feito há cerca de duas semanas”, afirmou Noman a jornalistas após reunião na sede da Frente

Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), nesta terça-feira (26).

Entre as medidas em discussão está a manutenção da alíquota zero de PIS/Cofins sobre o QAV, benefício que vence em 31 de maio. O setor também negocia a ampliação do prazo de postergação das tarifas de navegação aérea cobradas das companhias pelo uso da infraestrutura de controle de tráfego aéreo.

Segundo Noman, o pedido encaminhado ao governo detalha os impactos da guerra no Oriente Médio sobre os preços internacionais do petróleo e os efeitos dos reajustes recentes do combustível sobre o caixa das empresas. “A queima de caixa está acontecendo agora”, disse.

O executivo afirmou que o adiamento das tarifas de navegação não reduz diretamente os custos operacionais das companhias, mas melhora o fluxo de caixa em um momento de forte pressão financeira causada pelo combustível. “A tarifa de navegação, embora não reduza o custo, tem um efeito caixa importante. Porque você segura o caixa por conta do combustível e paga as tarifas de navegação depois”, declarou.

As tarifas de navegação começaram a ser postergadas em junho e, pelas regras atuais, os pagamentos referentes aos meses de junho, julho e agosto poderão ser quitados posteriormente. Segundo integrantes do setor presentes na reunião, o impacto financeiro dessas cobranças gira em torno de R\$ 200 milhões.

De acordo com a Abear, o aumento recente do preço do QAV ampliou a pressão sobre as empresas em um setor que já opera com parte relevante dos custos atrelada ao dólar. A entidade afirma que o combustível representa atualmente cerca de 46% das despesas das companhias aéreas, percentual bem acima da média histórica do setor. A avaliação é de que a combinação entre petróleo em alta, câmbio pressionado e custos financeiros maiores vem deteriorando rapidamente a liquidez das empresas.

O setor também teme que o fim da isenção de PIS/Cofins sobre o QAV, prevista para o fim deste mês, provoque novo aumento de custos em um momento de demanda ainda considerada instável em algumas rotas domésticas. Integrantes da Abear avaliam que, sem algum tipo de compensação tributária ou financeira, as empresas poderão rever oferta de voos e planejamento operacional no segundo semestre.

Noman também afirmou que o Ministério da Fazenda já sinalizou ao setor que pretende rever a cobrança de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) sobre operações cambiais das companhias aéreas, mas que nenhuma medida efetiva foi adotada até agora.

“O governo afirma que não era para pegar o setor com a mudança, que é custo operacional. Eles sinalizam que querem rever e que vão rever. O Ministério da Fazenda já sinalizou algumas vezes, mas ainda não aconteceu. Isso já tem quase um ano”, afirmou.

Segundo o executivo, o aumento do IOF acabou atingindo custos operacionais inevitáveis das empresas aéreas, como leasing internacional de aeronaves e importação de peças e componentes aeronáuticos. Noman argumentou que, diferentemente de outros setores, a aviação não possui alternativas domésticas para substituir essas operações.

Em maio, a Abear encaminhou ao governo federal pedido formal para zerar o IOF incidente sobre operações do setor aéreo e restabelecer a alíquota zero do Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF) sobre leasing de aeronaves a partir de 2027. Em ofício enviado ao Ministério do Planejamento, a associação estimou impacto de cerca de R\$ 50 milhões mensais com a tributação atual.

Segundo a entidade, as medidas seriam complementares aos anúncios já feitos pelo governo federal para amenizar os efeitos da alta do petróleo sobre o setor aéreo, como a isenção de tributos federais sobre o QAV.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

TRANSPORTES – AEROPORTOS - NOVO AEROPORTO DE GUARUJÁ ENTRA EM FASE DE SEGURANÇA OPERACIONAL

Prefeitura assinou contrato de R\$ 1,8 milhão com empresa que fará os estudos sobre segurança aeroportuária

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Embora as obras físicas, como pista e terminal de passageiros, já estejam em andamento, ainda há etapas técnicas e burocráticas a serem cumpridas antes do início das operações

A Prefeitura de Guarujá assinou o contrato com a empresa que irá elaborar os planos de segurança das operações aéreas do novo aeroporto da cidade. A etapa é essencial para garantir que o futuro terminal atenda às exigências técnicas necessárias ao funcionamento de voos comerciais e possa, de fato, começar a operar.

O valor do contrato é de R\$ 1,8 milhão e terá duração de um ano e dois meses a partir da data de assinatura da ordem de serviços. A empresa escolhida, via concorrência pública, foi a Surface Engenharia e Topografia. A informação foi divulgada no Diário Oficial de Guarujá no último dia 14.

Chamados de Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA) e Plano de Zona de Proteção de Aeródromos e as Linhas de Auxílio à Navegação Aérea de Aeródromos (PZPANA), os instrumentos mapeiam obstáculos e riscos, visando a segurança dos pousos e decolagens. A fiscalização será feita pela Secretaria Municipal de Assuntos Portuários e Aeroportuários (Seport).

Após a conclusão, os estudos serão enviados aos órgãos reguladores para avaliação.

Embora as obras físicas — como a pista e o terminal de passageiros — já estejam em andamento, ainda há etapas técnicas e burocráticas a serem cumpridas antes do início das operações. Esses procedimentos são fundamentais para assegurar que o aeroporto opere dentro dos padrões exigidos pela aviação civil.

A expectativa é de que o terminal de passageiros seja entregue em agosto deste ano e os voos comecem no ano que vem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

LOGÍSTICA - SUZANO FECHA ACORDO LOGÍSTICO NOS EUA PARA FORTALECER DISTRIBUIÇÃO DE CELULOSE

Companhia retomará operação portuária após mais de três décadas e ampliará integração ferroviária no mercado norte-americano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A utilização da malha ferroviária é vista pela Suzano como uma maneira de ampliar a escala de distribuição e reduzir a dependência do transporte rodoviário em longas distâncias

A Suzano está reorganizando sua estrutura logística nos Estados Unidos em meio ao avanço da companhia no mercado norte-americano de papel, embalagens e produtos para consumo. Como parte desse movimento, a empresa retomará operações regulares de

importação de celulose pela Costa do Golfo após mais de 30 anos, utilizando um terminal na Louisiana como ponto de distribuição ferroviária para diferentes regiões da América do Norte.

A nova operação será conduzida por meio de um contrato de cinco anos com o Avondale Global Gateway (AGG), terminal localizado próximo a Nova Orleans. A estrutura passará a funcionar como um dos centros logísticos da companhia para recepção de cargas vindas do Brasil e redistribuição ao mercado norte-americano, principalmente por ferrovia.

O projeto ocorre em um momento de expansão da presença industrial da Suzano nos Estados Unidos. Em 2024, a empresa adquiriu fábricas da Pactiv Evergreen nos estados do Arkansas e da Carolina do Norte, ampliando atuação no segmento de embalagens para consumo e food service. A avaliação da companhia é de que a ampliação da presença fabril exige uma estrutura logística mais integrada, capaz de reduzir riscos operacionais e melhorar o abastecimento aos clientes.

A escolha do terminal na Costa do Golfo ocorreu após um processo de análise iniciado há cerca de dois anos. Segundo a empresa, foram avaliados fatores ligados à capacidade operacional, acesso ferroviário, profundidade do canal de navegação, possibilidade de expansão e integração com outras rotas logísticas dentro dos Estados Unidos.

A gerente executiva de Operações da Suzano, Juliana Vizintim, afirmou que a companhia buscava uma estrutura capaz de ampliar a previsibilidade operacional em uma cadeia logística considerada cada vez mais pressionada por custos, gargalos de transporte e necessidade de maior flexibilidade.

“Uma cadeia de suprimentos eficiente e resiliente é essencial para o nosso negócio, e o Avondale reúne a combinação que buscávamos: acesso fluvial com grande profundidade, conexão ferroviária, infraestrutura portuária e flexibilidade operacional”, afirmou.

A operação também impulsionou uma série de investimentos no terminal norte-americano. O AGG concluiu adaptações em aproximadamente 22,8 mil metros quadrados de armazéns para atender às exigências da Suzano, incluindo novo piso de concreto, plataformas de carregamento ferroviário e sistemas de prevenção e combate a incêndio.

Além disso, está em andamento uma expansão ferroviária estimada em US\$ 13 milhões, equivalente a cerca de R\$ 65 milhões em conversão direta. Parte dos recursos foi obtida por meio do programa FastSites, da Louisiana Economic Development, voltado à atração de projetos industriais e logísticos para o estado.



Segundo estimativas ligadas ao empreendimento, os investimentos totais associados à operação da Suzano deverão superar US\$ 20 milhões — cerca de R\$ 100 milhões — ao longo do contrato. A expectativa é de geração de aproximadamente 50 empregos permanentes.

Para o presidente do conselho e CEO da T. Parker Host, controladora do Avondale Global Gateway, Adam Anderson, a retomada da movimentação de celulose pela Louisiana representa a abertura de uma nova frente de atividade logística para o estado.

“Trazer celulose de volta para a Louisiana é um marco importante”, afirmou. “Esta é uma nova atividade para o estado, com novos empregos e um investimento significativo em Avondale.”

Ferrovia

A estratégia da Suzano para a nova rota logística depende diretamente do transporte ferroviário nos Estados Unidos. O terminal passou a atuar em conjunto com a Union Pacific para estruturar capacidade operacional e garantir a distribuição das cargas para diferentes mercados consumidores no país.

A utilização da malha ferroviária é vista como uma alternativa para ampliar a escala de distribuição e reduzir a dependência do transporte rodoviário em longas distâncias. A Costa do Golfo também vem ganhando importância nos últimos anos como corredor logístico para cargas industriais, energia, agronegócio e produtos florestais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

BRASIL EXPORT - FLUXO DE CARGAS E ARMAZENAGEM ESTARÃO NO CENTRO DOS DEBATES DO SANTOS EXPORT

Fórum promovido pelo Grupo Brasil Export reunirá operadores logísticos, terminais e concessionárias para discutir desafios da Baixada Santista

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

As estratégias para ampliar a eficiência logística e melhorar o fluxo de cargas na Baixada Santista estarão entre os temas em debate na próxima edição do Santos Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export nesta quinta e sexta-feira (dias 28 e 29), no Casa Grande Hotel Resort & Spa, em Guarujá. O evento reunirá autoridades, executivos, representantes do setor portuário e especialistas para discutir os principais desafios da infraestrutura e da operação logística ligados ao Porto de Santos.

O painel “Estratégias de logística e armazenagem para a eficiência do fluxo de cargas na Baixada Santista” será realizado às 12h20 do dia 29 de maio e deverá abordar gargalos operacionais, capacidade de armazenagem, integração entre modais e os desafios para dar maior fluidez às cargas que chegam e saem do complexo santista.

A discussão ocorre em um momento de aumento da movimentação de cargas no Porto de Santos e de pressão crescente sobre a infraestrutura logística da região. O avanço das exportações do agronegócio, da movimentação de contêineres, combustíveis e grãos líquidos tem ampliado a necessidade de coordenação entre terminais portuários, operadores logísticos, retroáreas, concessionárias rodoviárias e estruturas de armazenagem.

Entre os temas previstos para o debate estão os gargalos físicos e regulatórios que impactam a operação logística na Baixada Santista, além do papel dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA) e dos operadores logísticos na organização do fluxo de cargas. Também deverão ser discutidos os desafios para sincronizar a capacidade dos acessos rodoviários às duas margens do porto com a recepção de caminhões e cargas nos terminais.



Outro ponto previsto na pauta é a modernização da infraestrutura voltada à armazenagem de combustíveis e grãos líquidos, segmento considerado estratégico para o abastecimento e para as operações ligadas ao complexo portuário santista.

O painel será moderado pelo diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas. Participam do debate o presidente da Multilog, Djalma Vilela; o CEO da Ultracargo, Fulvius Tomelin; o presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), Ricardo Buteri; e o diretor-superintendente e de Relações com Investidores da Ecovias Imigrantes, Ronald Marangon.

Ao longo dos dois dias, o Santos Export terá debates sobre expansão portuária, acessos logísticos, transição energética, infraestrutura aeroportuária, segurança jurídica, diversidade e demandas do setor produtivo paulista.

A programação do segundo dia do evento inclui ainda o painel “Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista”, além de discussões sobre descarbonização no transporte terrestre e transição energética no setor portuário.

O encerramento do fórum ocorrerá após os debates do dia 29, reunindo representantes do setor de infraestrutura, logística, transporte e operação portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

sujeito a modificações

<p>28 MAIO QUINTA-FEIRA</p> <p>08h30 Credenciamento</p> <p>09h00 Palavras de boas-vindas do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos</p> <p>>> Posse da nova presidente do Conselho ESG do Brasil Export, Béatrice de Toledo Dupuy</p> <p>>> Posse dos novos integrantes do Conselho Nacional do Brasil Export</p> <p>09h15 Palavras de abertura do Presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas</p> <p>>> Posse dos novos integrantes do Conselho do Santos Export</p> <p>09h30 Palestra de José Eduardo Cardozo, ex-Advogado Geral da União e ministro da Justiça</p> <p>09h45 Painel: O futuro do maior complexo portuário da América Latina Tecon 10 e expansão das operações portuárias Concessão de terminais de contêineres e aperfeiçoamento dos acessos rodoferryviários e do canal de navegação Atração de capital e cenários de estabilidade para investimentos Sinergia entre políticas públicas e a necessidade de atender adequadamente ao mercado internacional Impactos da geopolítica no dia-a-dia do complexo portuário. Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News. Debatedores confirmados: Anderson Pomini, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos; Antônio Carlos Sepúlveda, CEO da Santos Brasil; Fábio Siccherino, CEO da DP World no Brasil; Fernando Corrêa dos Santos, Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários da Infra S.A.; Demais convidados a confirmar</p> <p>11h00 Intervalo</p> <p>11h30 Painel: O papel do Aeroporto do Guarujá na mobilidade da Baixada Santista e as conexões multimodais necessárias para a expansão do Porto de Santos</p> <p>12h30 Encerramento do período</p> <p>14h00 Palestra especial</p> <p>14h30 Painel: Diversidade e Inclusão no setor de infraestrutura</p> <p>Inclusão de profissionais PCD no ambiente portuário e de logística Políticas públicas e marcos regulatórios para a diversidade no setor de infraestrutura e como todos nós podemos colaborar com esse movimento Diversidade como pilar de sustentação do ESG nas concessões públicas e terminais privados Debatedores confirmados: Béatrice Dupuy, Gerente Executiva de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil; Flávia Sammarco, Advogada e Sócia do Sammarco Advogados; Fabíola Souza Julião, Fundadora do Instituto Autismo Brasil (IAB); Nina Barbosa, Secretária Municipal da Mulher, da Cidadania, da Diversidade e dos Direitos Humanos de Santos</p> <p>15h15 Painel: Porto de Santos protagonista no desenvolvimento de negócios para o Brasil avançar A capacidade de expansão de terminais e acessos terrestres em contraponto à necessidade de atender ao crescimento das exportações agrícolas e de celulose O desafio para recepção das mais modernas frotas de navios de longo curso e a necessidade de melhorar a infraestrutura de abastecimento e de acesso aquaviário Forte dependência do modal rodoviário e estratégias para ampliar a participação das ferrovias e hidrovias na movimentação de cargas do complexo portuário Políticas nacionais do setor de transporte mediante às características de Santos, porto com características únicas no País. Debatedores confirmados: Danielle Bernardes, Gerente-Executiva da CNT; Fernanda Pires, Relações Governamentais da MSC no Brasil; Patrícia Lasosque, Superintendente Institucional de Logística da Suzano; demais debatedoras a confirmar</p> <p>16h00 Apresentação Inovação: Fernanda Presídio, CEO da Lumini IT</p> <p>16h30 Intervalo</p> <p>17h00 Painel InfraJur – Estabilidade regulatória e segurança jurídica no setor de infraestrutura de transportes. Apresentação: Breno Medeiros, Ministro do TST e Presidente da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura. Moderação: Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico</p>	<p>do Brasil Export Previsibilidade regulatória, redução de assimetrias interpretativas e estímulo a investimentos privados de longo prazo Modelos de concessão e desafios de governança, como o caso FIPS Mecanismos compatíveis de resolução de disputas em contratos de infraestrutura A função da Academia no fortalecimento da segurança jurídica no setor de infraestrutura. Debatedores: Cristina Wadner, Sócia da C. Wadner & Advogados Associados; Debora de Assis Pacheco Andrade, Gerente Jurídica e de Governança da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS); Marcela Bocayuva, Coordenadora na Escola Nacional da Magistratura e fundadora da Bocayuva Advogados; Marcelo Sammarco, Vice-Presidente da ABDM e Sócio do Sammarco Advogados</p> <p>A partir das 18h30 Sessão Solene com autoridades</p> <p>29 MAIO SEXTA-FEIRA</p> <p>08h30 Credenciamento e boas-vindas</p> <p>09h00 InfraESG Descarbonização no setor de transporte terrestres</p> <p>Palestra especial: Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)</p> <p>09h30 Painel: Transição energética e uma nova cadeia de negócios para o Porto de Santos Como o Porto de Santos e seus terminais estão se estruturando para atender novas diretrizes de sustentabilidade e os “navios do futuro”? Mudanças nas embarcações marítimas e na frota de apoio portuário para adoção de tecnologias limpas Desafios da transição energética e caminhos para tornar os projetos de infraestrutura sustentável atraentes para o mercado financeiro. Moderação: Béatrice Dupuy, Gerente Executiva de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil. Debatedores confirmados: Fábio Lavor, Diretor-Executivo do Centronave; Larissa Amorim, Sócia da Garin Partners; Leandro Aversa, Diretor de Produção e Manutenção de Rebocadores da Wilson Sons; Sidnei Araújo, Superintendente de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da Autoridade Portuária de Santos (APS); Demais debatedores a confirmar</p> <p>10h15 Intervalo</p> <p>10h30 Painel: Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista</p> <p>Moderação: Ricardo Molitzas, Diretor-Executivo do Sopesp. Apresentações: Caio Eduardo Zanin, Sócio da Paratech Analytics; Casemiro Tércio Carvalho, Sócio da 4Infra; Luciano Peron, Diretor Planejamento de Transportes da TYLin</p> <p>11h30 Painel: Demandas do setor produtivo para a aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo. Moderação: Regis Prunzel, Presidente do Sopesp. Debatedores confirmados: Carlos Eduardo Mariotti, Gerente Executivo de Política Industrial da Indústria Brasileira de Árvores (IBÁ); Jean Carlo Budziak, Intelligência de Mercado da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC); Ronald Moraes, Coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos; Willian Matsuo, Coordenador de Gestão Empresarial da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim); Demais convidados a confirmar</p> <p>12h20 Painel: Estratégias de logística e armazenagem para a eficiência do fluxo de cargas na Baixada Santista Os gargalos físicos e regulatórios que “tiram o sono” dos tomadores de decisão do setor Função dos CLLIAs e dos operadores logísticos como reguladores do fluxo de cargas</p> <p>Sincronia entre a infraestrutura rodoviária de acesso às duas margens e a capacidade de recepção dos terminais Desafios e modernização da estrutura de armazenagem de combustíveis e grãos líquidos</p> <p>Moderação: Ricardo Molitzas, Diretor-Executivo do Sopesp. Debatedores confirmados: Djalma Vilela, Presidente da Multilog; Fulvius Tomelin, CEO da Ultracargo; Ricardo Buteri, Presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL); Ronald Marangon, Diretor Superintendente e RI da Ecovias Imigrantes</p> <p>13h00 Solenidade de encerramento</p>
--	---

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE ALTA TECNOLOGIA CRESCEM 7,7%

A soma das vendas em 2025 chegou a US\$ 9,1 bilhões, segundo estudo da CNI. Porém, isso representa só 2,7% de tudo que foi exportado

Da Agência Brasil



Entre os produtos de alta tecnologia exportados pelo Brasil estão jatos comerciais, radares e sistemas de defesa de alta complexidade

As exportações brasileiras de produtos de alta tecnologia cresceram 7,7% em 2025, mas seguem muito abaixo das vendas de bens de baixa intensidade tecnológica, segundo levantamento divulgado nesta terça-feira (26) pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Os produtos de alta tecnologia somaram US\$ 9,1 bilhões no ano passado e responderam por apenas 2,7% das exportações totais do país. Já os produtos de baixa intensidade tecnológica alcançaram US\$ 130,7 bilhões, equivalentes a 37,5% das vendas externas brasileiras.

O estudo, elaborado com base em dados da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex), aponta que as exportações de alta tecnologia continuam 15 vezes menores que as de baixa intensidade tecnológica.

Em nota, a gerente de Comércio e Integração Internacional da CNI, Constanza Negri, considera que o cenário representa um desafio para a competitividade da indústria brasileira. “Um crescimento econômico com qualidade depende do avanço em segmentos de média-alta e alta intensidade tecnológica”, destacou.

Segundo Negri, ampliar a participação desses setores é essencial para diversificar a pauta exportadora brasileira e fortalecer a presença internacional da indústria nacional.

O levantamento também mostra que o aumento do consumo no país foi atendido principalmente por produtos importados. O volume de importações cresceu 6,1% em 2025, enquanto a indústria de transformação encerrou o ano com déficit comercial recorde de US\$ 71,3 bilhões, o maior da série histórica iniciada em 1997.

As importações da indústria de transformação atingiram US\$ 259,7 bilhões, alta de 8,6% em relação ao ano anterior.

Segundo a CNI, os setores de químicos, máquinas e equipamentos eletrônicos e veículos automotores responderam por mais da metade das compras externas da indústria.

Exportações

Apesar do déficit comercial recorde, as exportações industriais brasileiras cresceram 3,7% em 2025 e somaram US\$ 188,4 bilhões. A participação da indústria de transformação nas exportações brasileiras subiu de 53,9% para 54,1%. O avanço ocorreu mesmo diante da queda de 1,7% nos preços internacionais dos bens manufaturados.

Os bens de consumo semiduráveis e não duráveis tiveram participação recorde nas exportações brasileiras em 2025. A categoria respondeu por 22,8% da pauta exportadora e foi impulsionada principalmente pelas vendas de alimentos e bebidas industrializados.



As exportações de carne bovina para a China tiveram destaque no período. Segundo o estudo, os setores de alimentos, veículos automotores e metalurgia concentraram 58% das exportações industriais brasileiras.

EUA e China

Os Estados Unidos permaneceram como principal destino das exportações brasileiras da indústria de transformação, mesmo com retração de 4,2% nas vendas. As exportações para o mercado estadunidense somaram US\$ 30,2 bilhões.

A China ampliou em 19,4% as compras de produtos industriais brasileiros, totalizando US\$ 22 bilhões em 2025. Nas importações, a China manteve a liderança entre os fornecedores de bens industriais ao Brasil, com vendas de US\$ 70,6 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - ALCKMIN DEFENDE CARNE BOVINA DO BRASIL

Vice-presidente diz que país tem estágio sanitário elevado e confia no diálogo com a EU

Do Estadão Conteúdo

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou nesta terça-feira, 26, que o Brasil tem estágio sanitário elevado e que o Ministério da Agricultura enviará todas as informações necessárias sobre as carnes brasileiras à União Europeia.

Ele conversou com jornalistas depois de visitar uma concessionária de carros elétricos na capital federal para conhecer o modelo de carro que entraria no novo programa de crédito para motoristas de aplicativo e taxistas.

“Nós somos um dos poucos países do mundo que é livre de febre aftosa sem vacinação. Estágio sanitário elevado. O Brasil tem um estágio sanitário elevado. O Mapa vai prestar todos os esclarecimentos, vai prestar todas as informações necessárias para a União Europeia”, afirmou Alckmin.

Ele também disse estar confiante que o Brasil e o bloco europeu chegarão a um entendimento sobre o assunto. “Nós temos ainda até setembro. Estamos muito confiantes que a gente chegará a bom termo nesse trabalho”, completou Alckmin.

A União Europeia excluiu o Brasil da lista de países exportadores de produtos de origem animal ao bloco no início de abril, com o veto começando a partir de setembro.

Os europeus querem que o Brasil forneça garantias de rastreabilidade das exportações de carne bovina para o bloco, relataram autoridades diplomáticas de Brasília e de Bruxelas, a fim de recolocar o País na lista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

FINANÇAS - VENDAS DO TESOUREIRO DIRETO TÊM MELHOR ABRIL DA HISTÓRIA

Volume negociado foi de R\$ 8,55 bilhões. Na comparação com o mesmo mês do ano passado, houve aumento de 20,6%

Da Agência Brasil

As vendas de títulos públicos a pessoas físicas pela internet bateram recorde para meses de abril, divulgou nesta terça-feira (26) o Tesouro Nacional. No mês passado, o Tesouro Direto vendeu R\$ 8,55 bilhões em papéis.



O valor é 42,2% menor que em março, quando as vendas do Tesouro Direto somaram R\$ 14,79 bilhões e bateram recorde histórico para todos os meses. Na comparação com abril do ano passado, porém, o volume é 20,6% maior.

O interesse por papéis vinculados aos juros básicos é justificado pelo alto nível da Taxa Selic, que está em 14,5% ao ano

Em março, venceram R\$ 7,07 bilhões em títulos corrigidos pela Selic, juros básicos da economia, com os investidores trocando os papéis pelo mesmo tipo de títulos. Como o vencimento não se repetiu em abril, as vendas caíram em relação ao mês anterior.

Os títulos mais procurados pelos investidores em março foram os vinculados aos juros básicos, cuja participação nas vendas somou 55,4%. Os papéis corrigidos pela inflação (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA), corresponderam a 24% do total, enquanto os prefixados, com juros definidos no momento da emissão, totalizaram 13,1%.

Destinados ao financiamento de aposentadorias, o Tesouro Renda+, lançado no início de 2023, respondeu por 4,9% das vendas. Criado em agosto de 2023, o novo título Tesouro Educa+, que pretende financiar uma poupança para o ensino superior, atraiu apenas 1,9% das vendas.

O interesse por papéis vinculados aos juros básicos é justificado pelo alto nível da Taxa Selic. A taxa, que estava em 10,5% ao ano até setembro de 2024, está em 14,5% ao ano. Com os juros altos, os papéis continuam atrativos. Os títulos vinculados à inflação também têm atraído os investidores por causa da expectativa de alta da inflação oficial nos próximos meses.

O estoque total do Tesouro Direto alcançou R\$ 242,26 bilhões no fim de abril, alta de 3,34% em relação ao mês anterior (R\$ 234,42 bilhões) e alta de 41,99% em relação a abril do ano passado (R\$ 170,86 bilhões). Essa alta ocorreu por causa da correção pelos juros e porque as vendas superaram os resgates em R\$ 5,16 bilhões no último mês.

Investidores

Em relação ao número de investidores, 226.677 participantes passaram a fazer parte do programa no mês passado. O número total de investidores atingiu 35.324.665. Nos últimos 12 meses, o número de investidores acumula alta de 9,69%. O total de investidores ativos (com operações em aberto) chegou a 3.472.053, aumento de 16,36% em 12 meses.

A utilização do Tesouro Direto por pequenos investidores pode ser observada pelo considerável número de vendas de até R\$ 5 mil, que correspondeu a 78% do total de 938.747 operações de vendas ocorridas em abril. Só as aplicações de até R\$ 1 mil representaram 55%. O valor médio por operação atingiu R\$ 12.083,06.

Os investidores estão preferindo papéis de curto prazo. As vendas de títulos de até cinco anos representam 62,6% do total. As operações com prazo entre cinco e dez anos correspondem a 19,1% do total. Os papéis de mais de dez anos de prazo representaram 18,3% das vendas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2026

FINANÇAS - DÉFICIT NAS CONTAS EXTERNAS FICA EM R\$ 1,7 BI

Segundo o Banco Central, saldo negativo de abril é maior do que o registrado em 2025
Da Agência Brasil

As contas externas do Brasil tiveram saldo negativo de US\$ 1,765 bilhão em abril, informou nesta terça-feira (24) o Banco Central (BC). O valor é pouco maior que o registrado no mesmo período de 2025, quando o déficit alcançou US\$ 1,636 bilhão nas transações correntes, que se referem às compras e vendas de mercadorias e serviços e transferências de renda com outros países.

Com o aumento no mês passado, o resultado negativo nas transações correntes somou US\$ 64,333 bilhões nos 12 meses encerrados em abril, o que corresponde a 2,66% do Produto Interno Bruto (PIB), indicador da soma dos bens e serviços produzidos no país.

Em relação ao período equivalente terminado em abril de 2025, houve redução no déficit. Naquele mês, o resultado em 12 meses foi negativo em US\$ 73,919 bilhões, ou 3,46% do PIB.

Em abril deste ano, houve aumento de US\$ 2,8 bilhões no superávit da balança comercial de bens, mas que foi contrabalançado pelos aumentos dos déficits em renda primária, US\$ 1,8 bilhão, e em serviços, US\$ 1 bilhão. Além disso, houve redução de pouco mais de US\$ 100 milhões no superávit em renda secundária.

De acordo com o BC, as transações correntes apresentam cenário bastante robusto e, apesar do aumento no mês passado, têm tendência de redução no déficit em 12 meses desde setembro de 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR FECHA EM LEVE ALTA APÓS ATAQUES DOS EUA AO IRÃ

Com aumento do risco geopolítico, moeda americana avançou 0,17% e encerrou a terça-feira cotada a R\$ 5,0274

Do Estadão Conteúdo



Foi o sexto pregão seguido de fechamento acima do nível de R\$ 5,00. A divisa acumula ganhos de 1,51% frente ao real em maio

O dólar fechou em leve alta frente ao real nesta terça- -feira, 26, voltando ao nível de R\$ 5,02. O aumento da percepção de risco geopolítico após ataques dos Estados Unidos ao Irã

castigou as divisas emergentes, que devolveram os ganhos do pregão de segunda-feira, quando houve certo otimismo com o avanço nas negociações de paz e a possibilidade de reabertura do Estreito de Ormuz.

Embora seja, de certa forma, protegida pela escalada do petróleo, via melhora dos termos de troca, a moeda brasileira já não consegue sair ilesa de momentos de piora da aversão ao risco. Operadores observam que o aumento dos ruídos políticos locais, à medida que a corrida presidencial se aproxima, também traz mais volatilidade à taxa de câmbio.

Após oscilar entre a mínima de R\$ 5,0041 e a máxima de R\$ 5,0380, o dólar à vista encerrou a sessão em ascensão de 0,17%, cotado a R\$ 5,0274.

Foi o sexto pregão seguido de fechamento acima do nível de R\$ 5,00. A moeda norte-americana acumula ganhos de 1,51% frente ao real em maio, após desvalorização de 4,36% em abril. No ano, as



perdas são de 8,41%. Depois do giro bem fraco da segunda, em razão do feriado de Memorial Day nos EUA, houve certa recuperação da liquidez.

“Após a correção observada nas últimas semanas, o real ainda luta para recuperar totalmente seu ímpeto anterior, em um ambiente de maior seletividade em relação às moedas de mercados emergentes e maior sensibilidade ao ruído doméstico”, afirma o analista Pedro Oliveira, do BTG Pactual.

As cotações do petróleo voltaram a se aproximar do nível de US\$ 100, com o contrato do Brent para agosto, referência de preços para a Petrobras, encerrando o pregão em avanço de 3,58%, a US\$ 99,58 o barril.

Autodefesa

Na segunda à noite, os EUA informaram que realizaram ataques de “autodefesa” contra alvos no sul do Irã, incluindo plataformas de lançamento de mísseis e embarcações com capacidade de espalhar minas. Pela manhã, autoridades iranianas disseram ter derrubado um drone americano e acusaram os EUA de violarem o cessar-fogo em vigor. O presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, disse estar pronto para firmar um “acordo digno” com os EUA.

Segundo Oliveira, do BTG Pactual, embora a perspectiva de médio prazo para a divisa local “permaneça construtiva”, dada a posição “relativamente mais forte do Brasil” em meio ao choque dos preços de energia e o diferencial de juros elevado, o cenário de curto prazo parece “menos favorável”.

“A combinação de alta volatilidade e desempenho recente mais irregular reduz a atratividade ajustada ao risco do real no curtíssimo prazo”, afirma o analista do BTG Pactual. “O ponto-chave é que a margem de desempenho diminuiu, e um aumento adicional agora depende mais de uma melhora adicional no cenário doméstico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

FINANÇAS - IBOVESPA CAI 0,69%, AOS 176,5 MIL PONTOS

O giro desta terça-feira ficou em R\$ 22,6 bilhões, após ter se enfraquecido no dia anterior

Do Estadão Conteúdo

Como tem prevalecido nos últimos três meses, em geral ao sabor das idas e vindas em torno de uma solução para o conflito EUA-Irã, o Ibovespa voltou a flutuar nesta terça-feira para o campo negativo, em baixa de 0,69%, aos 176.589,03 pontos. Na mínima, foi aos 175.516,11 pontos, saindo de máxima na abertura aos 177.815,95.

Na segunda-feira, havia fechado na máxima da sessão, tendo saído de mínima correspondente à abertura, impulsionado então por viés mais favorável quanto a um entendimento entre as partes, que ainda não veio.

O giro desta terça-feira ficou em R\$ 22,6 bilhões, após ter se enfraquecido muito na segunda-feira com o feriado nos EUA. Na semana, o Ibovespa sobe 0,22%, vindo de ganho de 0,91% na sessão de segunda-feira. No mês, cai 5,73% e, no ano, sobe 9,60%.

Assim como a retração do setor metálico, a correção no setor financeiro também pesou sobre o Ibovespa, embora relativamente amenizada em nomes como Itaú (PN -0,64%), Bradesco (ON -0,38%, PN -1,27%) e Santander (Unit -1,16%) no fechamento.

Banco do Brasil (ON) cedeu 2,49%. Petrobras ON e PN fecharam em alta, pela ordem, de 0,41% e 0,09%, apesar da progressão do Brent, que avançou cerca de 3,5% em Londres. Principal papel do Ibovespa, Vale ON caiu 0,62%, moderando o ajuste na reta final, enquanto as perdas no segmento de metais chegaram a 3,59% em Usiminas PNA e a 2,36% em Gerdau PN, no fechamento.

Na ponta vencedora do Ibovespa, Minerva (+2,61%), Hapvida (+1,61%) e Rede D'Or (+1,42%). No lado oposto, Braskem (-5,81%), C&A (-4,77%) e Vamos (-3,86%).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - SOU LÍDER E NÃO SEI ME COMUNICAR BEM. O QUE FAZER?



CÂNDICE LA TERZA

Jornalista e consultora
em Comunicação Corporativa

opinioao@portalbenews.com.br

Existe uma frase repetida à exaustão no ambiente corporativo: “ele é tecnicamente brilhante”. Curiosamente, ela costuma vir acompanhada de um complemento silencioso, quase sussurrado nos corredores: “...mas ninguém consegue trabalhar com ele”.

No universo corporativo, especialmente em setores como portos, logística e transportes, onde velocidade, coordenação, tomada de decisão e pressão operacional convivem diariamente, a capacidade técnica ainda abre portas. Mas é a comunicação que mantém líderes sentados à mesa estratégica.

Muitos executivos chegam ao topo acreditando que liderar significa decidir. Não. Liderar significa fazer pessoas entenderem, comprarem a ideia, executarem e permanecerem engajadas nela.

E aqui aparece uma pergunta que poucos fazem em voz alta: “Sou líder e não me comunico bem. Estou condenado?” A resposta é não.

Mas existe uma notícia menos confortável: ignorar o problema pode ter um custo alto.

Porque líderes raramente perdem espaço apenas por não dominarem processos, indicadores ou planejamento estratégico. Eles perdem relevância porque deixam ruídos crescerem. Perdem equipes. Perdem confiança. Perdem influência. E, em alguns casos, perdem o cargo.

Peter Drucker, considerado um dos pais da administração moderna, dizia: “A coisa mais importante na comunicação é ouvir aquilo que não foi dito.”

O problema é que muitos líderes acreditam que comunicação é falar bem. Não é. Comunicação é produzir entendimento. E isso muda completamente a lógica.

Há executivos extremamente eloquentes que comunicam mal. E existem líderes mais reservados que mobilizam organizações inteiras. Porque comunicação não é espetáculo. É clareza.

Se um CEO anuncia uma mudança estratégica e a equipe sai da reunião com dez interpretações diferentes, houve discurso; não houve comunicação.

A pergunta prática então é: por onde começar?

Normalmente, líderes com dificuldades de comunicação precisam trabalhar cinco pilares fundamentais.

Escuta antes da fala

Grande parte dos problemas de comunicação nasce de um fenômeno simples: excesso de emissão e pouca recepção. Líderes frequentemente entram no modo transmissor permanente. Explicam, orientam, corrigem, direcionam.



Mas deixam de observar sinais invisíveis: hesitação, silêncio, resistência, insegurança ou desalinhamento.

Quem escuta melhor, comunica melhor.

Não por acaso, Stephen Covey escreveu em Os 7 Hábitos das Pessoas Altamente Eficazes: "Procure primeiro compreender, depois ser compreendido."

Parece simples. Raramente é.

Aprender a simplificar

Um dos maiores erros de líderes experientes é acreditar que complexidade gera autoridade. Não gera. Confusão não impressiona; desgasta.

No ambiente operacional isso é ainda mais crítico. Uma instrução mal compreendida em um terminal portuário, em uma cadeia logística ou em uma operação de transporte pode produzir atrasos, retrabalho e perdas financeiras significativas.

Grandes líderes simplificam. Transformam estratégia em direção clara. Traduzem o complexo em executável.

Desenvolver inteligência emocional

Há executivos que dominam planilhas, mas são incapazes de ler uma sala. Conhecem indicadores; desconhecem pessoas.

Daniel Goleman já mostrou há anos que competências emocionais possuem enorme peso na performance de liderança. Autocontrole, empatia e percepção social deixaram de ser habilidades complementares. Hoje são competências de gestão.

Porque comunicação não acontece entre cargos. Acontece entre seres humanos.

Trabalhar presença e narrativa

Pessoas não seguem apenas ideias, seguem convicção.

Isso não significa teatralidade nem discursos motivacionais intermináveis, mas significa coerência entre mensagem, comportamento e presença.

Sylvia Ann Hewlett, em Executive Presence, mostra que competência sozinha não sustenta percepção de liderança. A maneira como uma mensagem chega importa tanto quanto a própria mensagem.

Tratar comunicação como treinamento, não como talento

Talvez esteja aqui a maior libertação para muitos líderes. Comunicação não é dom. É competência. Ninguém nasce sabendo conduzir conversas difíceis, falar em público, liderar crises ou inspirar equipes.

Treina-se. Repete-se. Erra-se. Corrige-se. Aprimora-se.

O mercado já entendeu algo que alguns executivos ainda resistem em aceitar: comunicação deixou de ser habilidade acessória. Virou infraestrutura de liderança.

Se pensarmos no universo portuário e logístico, talvez a metáfora seja simples. Você pode possuir o melhor navio, a tecnologia mais sofisticada e a rota mais eficiente. Mas se a torre de controle falhar, todo o sistema entra em risco.

Com líderes acontece exatamente o mesmo. Sem comunicação, competência navega.

Com comunicação, ela chega ao destino!

Cândice La Terza escreve quinzenalmente para o BE News, com seus textos sendo publicados às quartas-feiras.

MUITOS EXECUTIVOS CHEGAM AO TOPO ACREDITANDO QUE LIDERAR SIGNIFICA DECIDIR. NÃO. LIDERAR SIGNIFICA FAZER PESSOAS ENTENDEREM, COMPRAREM A IDEIA, EXECUTAREM E PERMANECEREM ENGAJADAS NELA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

JUSTIÇA - MORAES ENVIA À PGR PEDIDO PARA INVESTIGAR EDUARDO BOLSONARO

Ministro aguarda manifestação da procuradoria sobre pedido de Lindbergh Farias para apurar se o ex-deputado recebeu dinheiro de Vorcaro

Do Estadão Conteúdo



A PF investiga se os recursos de Vorcaro foram desviados e usados para custear a permanência de Eduardo Bolsonaro nos EUA

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes intimou a Procuradoria-Geral da República (PGR) para se manifestar sobre um pedido para investigar se o ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) recebeu dinheiro do banqueiro

Daniel Vorcaro para custear sua atuação nos EUA. O prazo para manifestação é de 5 dias.

O pedido foi protocolado pelo deputado Lindbergh Farias (PT-RJ) em ação na qual Eduardo é réu por suposta coação no julgamento da trama golpista, que condenou o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Lindbergh argumentou que o escopo da ação deve ser ampliado para abranger possível conexão entre o financiamento do filme Dark Horse, e a atuação de Eduardo nos EUA. O site The Intercept Brasil revelou que o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) pediu a Vorcaro R\$134 milhões para bancar o filme, inspirado na trajetória do pai. Cerca de R\$ 61 milhões foram pagos.

Na ocasião divulgou áudio em que Flávio solicitava recursos ao empresário Vorcaro, hoje está preso e é investigado por fraude bilionária ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC). “Fico sem graça de ficar te cobrando, mas é que está em um momento muito decisivo do filme e como tem muita parcela para trás, está todo mundo tenso, preocupado”, disse Flávio em uma das mensagens que se tornaram públicas. “Irmão, estou e estarei contigo sempre, não tem meia conversa entre a gente. Só preciso que me dê uma luz! Abs”, completou.

Segundo a reportagem, R\$ 61 milhões de cerca de R\$ 134 milhões acertados entre Flávio e Daniel Vorcaro para o longa foram enviados entre fevereiro e maio de 2025.

Texas

O Estadão já mostrou que a Polícia Federal (PF) abriu uma linha de investigação para apurar se os recursos foram desviados para um fundo sediado no Texas ligado a Eduardo e usado para custear a permanência dele no país, já que o Supremo Tribunal Federal (STF) havia bloqueado contas e dificultado o recebimento de recursos nos EUA.

O fundo tem como agente legal o escritório “Law Offices of Paulo Calixto PLLC”, de Paulo Calixto, advogado próximo ao ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026



JUSTIÇA - CASTRO TINHA VÍNCULO PRÓXIMO COM VORCARO

Ex-governador do Rio foi alvo de mandado de busca e apreensão nesta terça-feira

Do Estadão Conteúdo

As transferências de R\$ 3 bilhões do Rioprevidência para fundos de investimento ligados ao Banco Master dependiam da atuação política do ex-governador do Rio de Janeiro Cláudio Castro (PL), segundo a Polícia Federal (PF).

Na manhã desta terça-feira, 26, Castro foi alvo de mandado de busca e apreensão na oitava fase da Operação Compliance Zero sob suspeita de manter “vínculo próximo” e “alinhamento político” com o banqueiro Daniel Vorcaro, termos usados pela PF no pedido feito ao Supremo Tribunal Federal (STF) para autorizar a operação.

A defesa de Castro não se manifestou sobre as diligências até a publicação desta matéria.

A decisão do ministro do STF André Mendonça, que autorizou as diligências, aponta que Cláudio Castro “exerceu papel politicamente relevante para a viabilização dos aportes do Rioprevidência no Banco Master”.

Na representação, a PF destaca o “sincronismo entre encontros mantidos entre ambos e os aportes financeiros subsequentes do Regime Próprio de Previdência Social, além de conversas encontradas no celular de Vorcaro indicando que a liberação de determinados investimentos dependia de alinhamento político com o ex-chefe do Executivo estadual”.

Aplicação

O Rioprevidência, fundo de previdência dos servidores fluminenses, aplicou R\$ 970 milhões em letras financeiras emitidas pelo Banco Master, instituição liquidada pelo Banco Central e suspeita de operar créditos considerados de alto risco.

Esses títulos são papéis de dívida emitidos diretamente pelo banco, sem garantia do Fundo Garantidor de Créditos (FGC), e funcionam como empréstimos feitos por investidores à instituição

Agora, a Polícia Federal apura aplicações de R\$2,01 bilhões em fundos de investimento ligados ao Banco Master a partir de julho de 2024. Nesse caso, os recursos são reunidos e administrados por gestoras, que aplicam o dinheiro em diferentes ativos financeiros, incluindo papéis emitidos pelo próprio banco. Somadas as duas modalidades, as movimentações sob investigação chegam a cerca de R\$ 3 bilhões transferidos pelo Rioprevidência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

JUSTIÇA - STF CONFIRMA FIM DA APOSENTADORIA COMPULSÓRIA PARA CONDENADOS

Colegiado negou recurso de dois magistrados. Decisão acaba com o benefício para juízes punidos por faltas disciplinares graves

Da Agência Brasil

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta terça-feira (26) confirmar a decisão individual do ministro Flávio Dino que acabou com a aposentadoria compulsória como pena máxima a juízes condenados por faltas disciplinares graves, como venda de sentenças, corrupção, assédio sexual e moral, entre outras.

O colegiado negou um recurso apresentado pela Procuradoria-Geral da República (PGR) e por dois magistrados que foram aposentados compulsoriamente e perderam o benefício.



No dia 16 de março, Dino determinou o fim da aposentadoria compulsória e alegou que a Emenda Constitucional nº 103, a última reforma da previdência, deixou de prever o benefício.

Pelo entendimento da Primeira Turma do STF, a Advocacia-Geral da União deverá entrar com uma ação no Supremo para que o magistrado tenha a perda do cargo decretada.

Pelo entendimento, após condenação à pena máxima pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), a Advocacia-

Geral da União (AGU) deverá entrar com uma ação no Supremo para que o magistrado tenha a perda do cargo decretada.

Na sessão desta terça-feira, Flávio Dino reafirmou sua posição sobre a impossibilidade de condenação de magistrados à aposentadoria compulsória como pena administrativa mais grave. Nesses casos, o juiz recebe aposentadoria proporcional ao tempo de serviço.

“Se um juiz vende uma decisão judicial ou se um juiz mata alguém, esse juiz tem que ser punido. Se a punição é uma aposentadoria compulsória, quem está suportando o ônus da punição dele? A sociedade. A punição é para o contribuinte. O magistrado que cometeu um homicídio será sustentado pela coletividade”, afirmou.

O fim da aposentadoria compulsória foi também foi cancelado pelos ministros Cristiano Zanin, Alexandre de Moraes e Cármen Lúcia.

Moraes afirmou que não tem sentido punir um juiz corrupto, por exemplo, com aposentadoria compulsória. “A aposentadoria compulsória paga pelo contribuinte não é sanção”, completou.

Punições

Em 20 anos, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) condenou 126 magistrados à aposentadoria compulsória. O CNJ foi criado em 2005 e é responsável pelo julgamento de faltas disciplinares cometidas por juízes e desembargadores.

Ao longo da história, o CNJ aplicou a Lei Orgânica da Magistratura Nacional (Loman). A norma definiu que são penas disciplinares a advertência, censura, remoção compulsória, disponibilidade com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço e aposentadoria compulsória com vencimentos proporcionais ao tempo de serviço, a punição mais grave.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

JUSTIÇA - CNJ APROVA CONTRACHEQUE ÚNICO PARA JUÍZES

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) aprovou nesta terça-feira (26), por unanimidade, a resolução para tornar obrigatória a adoção de um contracheque unificado para o pagamento dos vencimentos dos juízes em todo o país.

A medida foi proposta pelo presidente do CNJ, ministro Edson Fachin, como uma forma de aumentar a transparência e facilitar a fiscalização no pagamento de verbas indenizatórias pelos tribunais, que ficaram conhecidas como “penduricalhos”.

A proposta surgiu após o Supremo Tribunal Federal (STF) ter limitado, em 25 de março, o pagamento de verbas indenizatórias consideradas fora dos parâmetros constitucionais.

O plenário do STF decidiu que as indenizações adicionais, gratificações e auxílios deverão ser limitados a 35% do que recebe um ministro do Supremo, cujo salário de R\$ 46,3 mil serve como teto para os servidores públicos.

Com a decisão, juízes, promotores e procuradores podem ganhar R\$ 62,5 mil mensais, somando o teto e R\$ 16,2 mil em penduricalhos.

Pela nova resolução do CNJ, os tribunais ficam proibidos de processar contracheques e folhas de pagamentos adicionais, além daquelas destinadas ao pagamento regular dos salários.

“A prática de fragmentar pagamentos em múltiplos contracheques e folhas suplementares subverte o modelo [constitucional] e dificulta a verificação do cumprimento do teto remuneratório”, declarou Fachin durante a sessão de votação no CNJ.

O ministro defendeu a adoção de um contracheque por magistrado. “O que se paga com dinheiro público não pode se esconder em múltiplas folhas”, afirmou.

A norma também unifica todas as rubricas, que são os nomes dados às verbas indenizatórias pagas pelos tribunais de todo o país.

O conselheiro Cassio Lisandro Telles, que ocupa a cadeira do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), destacou que a medida foi adotada após o CNJ não conseguir somar quantas rubricas eram praticadas pelos tribunais, “tamanho é a proliferação desses títulos que deram a esses adicionais”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

INTERNACIONAL - SEM ACORDO EM VISTA, EUA VIOLAM CESSAR-FOGO NO IRÃ

Militares americanos justificaram a ofensiva dizendo que foi uma “autodefesa para proteger suas tropas”

Da Agência Brasil



Os EUA disseram que os alvos foram “locais de lançamento de mísseis e barcos que colocavam minas” no Estreito de Ormuz

Os Estados Unidos (EUA) violaram o cessar-fogo firmado com o Irã ao bombardear a cidade de Bandar Abbas na noite de segunda-feira (25), em meio a semanas de negociações que não vêm dando resultados.

Em comunicado divulgado à mídia estadunidense, o porta-voz do Comando Central das Forças Armadas dos EUA, Tim Hawkins, informou que os militares bombardearam “locais de lançamento de mísseis e barcos que colocavam minas” no Estreito.

A cidade portuária de Bandar Abbas, alvo dos ataques, fica na área costeira do Estreito de Ormuz, fechado por Teerã após o início da agressão dos EUA e de Israel em 28 de fevereiro.

O Irã não confirmou quais foram os locais afetados pelos bombardeios. As mídias locais Irna e Mehr News Agency informaram que foram ouvidas múltiplas explosões no leste de Bandar Abbas e em áreas costeiras, acrescentando que a situação da cidade “permanece totalmente sob controle”.

Os militares dos EUA justificaram que os ataques foram uma ação de “autodefesa para proteger as tropas das ameaças representadas pelas forças iranianas” e que os militares estariam “agindo com moderação durante o cessar-fogo em curso”, segundo noticiou a AP News, dos EUA.



Em resposta, o Corpo da Guarda Revolucionária do Irã (IRGC) informou que derrubou um drone MQ-9 Reaper dos EUA sobre o Golfo Pérsico que teria invadido o espaço aéreo na nação muçulmana, acrescentando que qualquer violação do cessar-fogo será respondida com severidade.

O Ministério das Relações Exteriores do Irã publicou nota criticando a “flagrante violação do cessar-fogo” pelos Estados Unidos.

“A prática desses atos agressivos, coincidindo com o processo de mediação diplomática em curso conduzido pelo Paquistão, revelou, mais uma vez, a má-fé e a quebra de promessas do governo dos EUA com a nação iraniana, os povos da região e a comunidade internacional”, diz o comunicado. Negociações sem resultado

A violação do cessar-fogo pelos EUA ocorre em meio a negociações de paz que não têm dado resultados após quase sete semanas, desde a frágil trégua firmada entre os países.

Enquanto o Irã exige a saída das bases militares dos EUA do Oriente Médio, o desbloqueio dos recursos do país congelados no exterior, além do levantamento das sanções econômicas, Washington exige a entrega do urânio iraniano e a abertura completa do Estreito de Ormuz, por onde transitavam cerca de 20% do petróleo do planeta.

O Irã se recusa a negociar, neste primeiro momento, o programa nuclear do país, que o governo sempre alegou ser para fins pacíficos. Ao mesmo tempo, defende nova gestão sobre o Estreito de Ormuz diferente de como era antes da guerra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

INTERNACIONAL - KHAMENEI PEDE UNIÃO DE PAÍSES ISLÂMICOS

O líder supremo do Irã, Sayyid Mojtaba Khamenei, convocou os países islâmicos a se unirem com o país persa na luta por uma nova ordem na região sem a presença militar dos Estados Unidos (EUA) e sem Israel.

A declaração, publicada em carta nesta terça-feira (26), foi dirigida aos milhões de muçulmanos em meio ao evento anual de peregrinação à Meca cidade sagrada do Islã, na Arábia Saudita, que costuma reunir mais de 1,5 milhão de pessoas.

“A Ummah Islâmica [comunidade global do Islã] e as nações da região possuem muitas capacidades compartilhadas e interesses comuns que moldarão a nova ordem e a futura arquitetura da região e do mundo. Eu, com sinceridade e pureza de intenção, convido todos os países e governos islâmicos à amizade e à cooperação em prol do bem, para que, trabalhando juntos, possamos dar passos rumo ao avanço da Ummah Islâmica”, afirmou Khamenei.

A mensagem foi divulgada no segundo dia da chamada Hajj, que é a viagem à Meca que todos os muçulmanos adultos devem fazer ao menos uma vez na vida, desde que tenham condições físicas e financeiras.

Mojtaba Khamenei pediu que os peregrinos iranianos informem aos muçulmanos de outras nações a “vitória” na guerra de agressão dos EUA e Israel contra o Irã. Ele destacou ainda que “o tempo não retrocederá” e os países da região não abrigarão mais bases militares dos EUA.

“Os Estados Unidos não só não terão mais um refúgio seguro para suas artimanhas e para o estabelecimento de bases militares na região, como, dia após dia, estão se distanciando cada vez mais de seu antigo status”, disse o líder do país persa.

O novo líder supremo do Irã, eleito para o cargo após o assassinato do pai dele, Ali Khamenei, no início da guerra contra Israel e os EUA, afirmou ainda que Israel estaria com os dias contados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/05/2026

INTERNACIONAL - BRASIL VAI ENVIAR AVIÃO PARA DISTRIBUIR ALIMENTOS NA BOLÍVIA

Protestos bloqueiam estradas entre La Paz e Santa Cruz de La Sierra. Aeronave vai levar insumos e embarcar alimentos de uma cidade e levar para outra



Os protestos na Bolívia aumentaram após camponeses e indígenas acusarem o governo de promulgar leis em favor de grandes empresários do agronegócio

O Brasil vai transportar internamente alimentos entre as cidades bolivianas de Santa Cruz de La Sierra, região mais baixa do país, até a capital, La Paz.

A ajuda humanitária ocorre em meio aos protestos pela renúncia do presidente Rodrigo Paz. A operação, ainda sem data prevista, é coordenada pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE), Ministério do Desenvolvimento Agrário, em parceria com o Ministério da Defesa, que solicitará a aeronave à Força Aérea Brasileira (FAB).

O avião deve partir de Brasília até La Paz com alimentos, para minimizar os efeitos dos bloqueios de estradas que já duram mais de três semanas, o que causa desabastecimento na capital boliviana.

Após descarregar os mantimentos, a aeronave transportará, de uma cidade a outra, itens fornecidos pelas próprias autoridades ou outras organizações do país andino.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva conversou na segunda-feira (25) com o líder andino, que solicitou a ajuda humanitária. Em nota à imprensa, a Presidência da República informou que Lula reiterou “sua solidariedade ao governo e ao povo bolivianos”, ao destacar a importância do “respeito às instituições democráticas e ao Estado de Direito”.

“Nesse contexto, defendeu que governo e movimentos sociais evitem o recurso à violência e privilegiem o diálogo como caminho para a superação das divergências e para a preservação da paz social”, destacou o comunicado.

Entenda

O país andino enfrenta uma série de protestos e bloqueio de estradas que se transformou, ao longo das últimas semanas, em uma revolta popular com participação de camponeses, indígenas, mineiros, professores e outros setores sociais.

Decisões do novo presidente boliviano, que assumiu o poder há apenas seis meses após quase 20 anos de hegemonia da esquerda, vinha provocando manifestações no país desde o início do mandato, em dezembro de 2025, com um decreto que retirava o subsídio à gasolina.

Os protestos aumentaram depois de camponeses e indígenas acusarem o governo de promulgar leis fundiárias com o objetivo de prejudicar pequenos agricultores em favor de grandes empresários do agronegócio.

O governo alega que a lei buscava fortalecer a agricultura do país que passa por grave crise econômica. Devido à pressão popular, a lei foi revogada. Mesmo assim, os protestos cresceram.

Impasse



A repressão aos atos já deixou mortos, feridos e levou diversos dirigentes à prisão. O governo de Rodrigo Paz acusa os protestos de terem ligação com narcotraficantes, versão que vem sendo respaldada pelos Estados Unidos (EUA).

Por outro lado, os manifestantes pedem a renúncia do líder que, segundo organizações camponesas e mineiras, perdeu as condições de governar.

O ex-presidente Evo Morales, apontado pelo governo boliviano como um dos instigadores dos protestos, tem sugerido que sejam convocadas novas eleições ou que o governo se comprometa a não privatizar mais nada, abrindo mão das medidas “neoliberais” que tem tomado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026

INTERNACIONAL - CUBA RECEBE CARGA DE ARROZ DOADA PELA CHINA

País asiático enviou as primeiras 15 mil toneladas para combater a crise humanitária

Do Estádio Conteúdo

O governo cubano informou nesta terça-feira, 26, sobre a chegada das primeiras 15.000 toneladas de arroz, de um carregamento total de 60.000 toneladas, provenientes da China, em meio à crise humanitária que assola a ilha, agravada pelo bloqueio energético imposto pelos Estados Unidos.

“Agradecemos a chegada a Cuba de 15.000 toneladas de arroz, de uma doação de 60.000 toneladas, enviadas pelo Partido, pelo Governo e pelo Povo da China”, declarou o ministro cubano das Relações Exteriores, Bruno Rodríguez, nas redes sociais. “Trata-se de uma nova demonstração de solidariedade e irmandade entre ambas as nações no difícil contexto atual para Cuba e para o mundo”, destacou o chefe das Relações Exteriores.

O envio chega em um dos piores momentos pelos quais a ilha está passando, em meio a uma profunda crise humanitária agravada pelo embargo econômico e pelo bloqueio energético imposto pelos Estados Unidos, que cortaram o fornecimento de petróleo da Venezuela e proibiram países como o México de comercializar combustível.

Nos últimos tempos, Washington aumentou a pressão sobre Havana, com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ameaçando tomar a ilha, e seu secretário de Estado, Marco Rubio, alertando que qualquer nova etapa passa pela destituição das atuais autoridades.

Nas redes sociais, Rubio acusou o governo cubano de “saquear bilhões de dólares” e isentou os Estados Unidos de qualquer responsabilidade pela crise.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

FERTILIZANTES: SÓCIOS DE GIGANTE DO ETANOL DE MILHO COMPRAM CONTROLE DA BIOPLANTA

Por Rennan Setti

Dois empresários estão comprando o controle da Bioplanta, fabricante de fertilizantes especiais sediada em Lucas do Rio Verde (MT), um dos maiores bolsões de riqueza do agronegócio brasileiro, apurou a coluna.



Agronegócio brasileiro — Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

Marino José Franz e Miguel Vaz Ribeiro são sócios da gigante do etanol de milho FS — controlada pela americana Summit e pela Amaggi — e da Fiagril, que vende insumos agrícolas e defensivos. Franz é um dos empresários mais conhecidos do agronegócio mato-grossense e já foi prefeito de Lucas do Rio Verde. Já Vaz Ribeiro é o atual prefeito do município. Filiado ao

Republicanos, ele é considerado o segundo prefeito mais rico do país, com patrimônio de R\$ 219,7 milhões declarado ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE) nas últimas eleições.

A dupla está comprando a participação de 50% detida pela UPL Brasil, subsidiária local de um grupo indiano que está entre os maiores produtores de agrotóxicos do mundo. Franz e Vaz Ribeiro também estão adquirindo a participação do fundo americano Amerra Chapada, especializado no agronegócio, na Rio Verde Bio Participações, que detém a outra metade do negócio. Como os dois empresários já são sócios da Rio Verde Bio, passarão a deter o controle total da Bioplanta.

A Bioplanta pertencia à chinesa Dakang, mas foi comprada pela UPL Brasil em 2022. Nos últimos anos, a UPL vinha afirmando que a Bioplanta era uma de suas principais apostas de crescimento no país. Mas os planos parecem ter mudado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/05/2026

APÓS FOTO COM TRUMP, FLÁVIO MARCA EVENTO COM MORO E DELTAN PARA INVESTIR EM DISCURSO DE COMBATE À CORRUPÇÃO

Senador desembarca sexta-feira no Paraná para dividir palanque com símbolos da Lava Jato em meio à crise com Vorcaro

Por Luísa Marzullo — Brasília



Flávio Bolsonaro filia Sergio Moro ao PL — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Após a agenda com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) retorna na noite desta quarta-feira ao Brasil disposto a acelerar uma ofensiva para tentar conter danos políticos provocados pela revelação de sua relação com o ex-banqueiro Daniel Vorcaro, do Banco Master. A primeira parada será Curitiba, nesta sexta-feira, onde o filho de Jair Bolsonaro dividirá palco com Sergio Moro (PL-PR) e Deltan Dallagnol (Novo), que pretendem se candidatar em

outubro.

De acordo com integrantes da campanha de Flávio, a ideia é reforçar o discurso anticorrupção ao lado de dois dos símbolos da Lava-Jato, operação que mirou em uma série de desvios cometidos na Petrobras e que chegou a levar o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva à prisão. As condenações do petista foram posteriormente anuladas pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

A avaliação de aliados de Flávio é que a agenda em Curitiba possui peso simbólico porque ocorrerá justamente no principal reduto político da operação que impulsionou a ascensão da direita bolsonarista em 2018. Integrantes do PL afirmam que a campanha passou a avaliar que o senador precisa voltar a



se conectar com pautas associadas ao combate à corrupção e à segurança pública após semanas em que o noticiário político foi dominado por mensagens, áudios e discussões sobre sua relação com Vorcaro e o financiamento do filme “Dark Horse”.

A avaliação dentro da campanha é que a viagem aos Estados Unidos ajudou a aliviar parte da pressão interna sobre a continuidade da candidatura presidencial do senador e abriu espaço para retomada das agendas presenciais e da montagem dos palanques estaduais.

Interlocutores ligados ao entorno de Flávio afirmam que a foto ao lado de Trump ajudou a devolver “sensação de viabilidade” à candidatura justamente num momento em que aliados da direita passaram a discutir reservadamente alternativas presidenciais dentro do campo bolsonarista.

Agora, a estratégia é usar a retomada das viagens para reconstruir pontes com setores que passaram a demonstrar desconforto após o agravamento da crise, especialmente empresários, evangélicos e segmentos ligados ao discurso anticorrupção.

A presença de Flávio no evento do Paraná também é vista dentro do PL como importante para reforçar a aproximação com Sergio Moro e o grupo político ligado à Lava Jato num momento em que aliados do senador tentam reduzir o impacto da associação do caso Vorcaro à imagem da pré-campanha presidencial.

Moro minimizou qualquer desconforto com a presença de Flávio no evento e afirmou ao GLOBO que considera importante a participação do senador no ato político em Curitiba.

— A minha expectativa é a melhor possível. Ter Flávio é importante no evento do PL. Parte do projeto envolve derrotar o Lula na eleição presidencial para o bem do país — afirmou.

O evento em Curitiba reunirá ainda o deputado Filipe Barros e Deltan Dallagnol, em mais uma tentativa do bolsonarismo de demonstrar unidade política após semanas de turbulência envolvendo a pré-campanha presidencial de Flávio.

Nos bastidores, aliados do senador avaliam que a agenda no Paraná funcionará como uma espécie de teste para medir a capacidade da campanha de voltar a mobilizar militância e palanques regionais depois do desgaste provocado pelo caso Master.

Após Curitiba, Flávio seguirá a ofensiva com viagens previstas para Minas Gerais, no próximo dia 2, e Bahia, no dia 8, numa estratégia desenhada para tentar reconstruir alianças regionais consideradas prioritárias pela campanha.

Em Minas, a avaliação dentro do PL é que a presença de Romeu Zema (Novo) como presidenciável obrigou a campanha de Flávio a intensificar agendas no estado para evitar perda de espaço junto ao empresariado, ao agronegócio e ao eleitorado conservador mineiro. O senador ainda não tem palanque montado: o PL ainda estuda se vai lançar a candidatura própria de Flávio Roscoe ou apoiar o senador Cleitinho Azevedo (Republicanos). A ideia é bater o martelo até semana que vem.

Já a viagem à Bahia tem como estratégia reforçar a narrativa de que a crise envolvendo o Master também atinge o PT, numa tentativa de deslocar parte da pressão política hoje concentrada sobre o senador.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/05/2026

TRUMP REÚNE GABINETE EM WASHINGTON EM MEIO A NEGOCIAÇÕES COM O IRÃ E DISPUTA SOBRE ORMUZ

Expectativa sobre progresso das tratativas cresceu no fim de semana, mas tensões escalaram após ação militar americana na segunda-feira

Por O Globo, com agências internacionais — Washington



Embarcações ancoradas no Estreito de Ormuz, próximo a Bandar Abbas, no sul do Irã — Foto: Amirhossein Khorgooei/ISNA/AFP

Enquanto equipes de negociadores de EUA e Irã seguem imersas em diálogos indiretos em busca de um acordo definitivo para encerrar o conflito no Oriente Médio, o presidente americano, Donald Trump, convocou uma reunião de gabinete para esta quarta-feira, aumentando a expectativa de uma possível definição. A tensão entre os países escalou nos últimos dias, após novas ações militares americanas serem acusadas de violações ao cessar-fogo por parte de Teerã — cujas autoridades mantêm certo ceticismo sobre as negociações.

A reunião de gabinete ocorre dias depois de Trump enviar sinais trocados sobre as negociações. Ainda no sábado, o presidente afirmou que "grande parte" de um acordo havia sido fechado com o Irã — com fontes citadas pela imprensa internacional se referindo a um memorando de 14 pontos que serviria de ponto de partida para outras fases de implementação, incluindo definições sobre o Estreito de Ormuz e o programa nuclear iraniano. A declaração do presidente atraiu críticas de republicanos e democratas, e forçou um recuo à maneira de Trump: que disse que os termos ainda não tinham sido finalizados e alertou que não iria "precipitar" um acordo, chamando os críticos de "perdedores".

Os sinais sobre as negociações não dissiparam as tensões bélicas. Os EUA atacaram entre a noite de segunda-feira e a madrugada de terça instalações iranianas, incluindo bases de lançamento de míssil e embarcações que acusaram como suspeitas de instalar minas navais. O Comando Central dos EUA (Centcom) classificou as medidas como "autodefesa". A Guarda Revolucionária do Irã prometeu retaliar ações ofensivas.

— A possibilidade de guerra é baixa devido à fraqueza do inimigo. As Forças Armadas estão em alerta, com os carregadores cheios — declarou Mohamad Akbarzadeh, vice-chefe político da Marinha iraniana nesta quarta-feira, citado pela agência de notícias Tasnim. — Não duvidem de que transformaremos a área de Chabahar até Mahshahr em um cemitério para os agressores.

Em declarações à imprensa à margem de uma cúpula de segurança em Moscou, o vice-secretário do Conselho Supremo de Segurança Nacional do Irã, Ali Bagheri, afirmou que o governo em Teerã ainda não considera ter obtido qualquer acordo, citando particularmente o gargalo representado pelas divergências sobre Ormuz.

— Até que cheguemos a um acordo sobre todas as questões, consideramos que não chegamos a um acordo sobre nada — disse Bagheri, citado pela agência russa Ria Novosti.

Uma versão do memorando de entendimento, obtida pela TV estatal iraniana, aponta que o Irã restauraria o tráfego marítimo comercial pelo Estreito de Ormuz aos níveis pré-guerra — quando aproximadamente um quinto do petróleo e gás produzidos no mundo passavam por ali — em um prazo de um mês, enquanto os EUA retirariam suas forças militares das proximidades e suspenderiam o bloqueio naval a portos iranianos. A emissora destacou que o texto não está finalizado.

Embora os EUA tenham anunciado que manteriam o bloqueio naval a portos iranianos até um acordo final entre as partes, Teerã afirma manter o controle da passagem. Autoridades iranianas afirmaram que 25 navios cruzaram o estreito nas últimas 24 horas, citando petroleiros e navios-cargueiros, que supostamente teriam aceitado coordenar a passagem com as forças iranianas. O país negocia diretamente com Omã uma nova estrutura para regular o trânsito de embarcações pela passagem.

A Guarda Revolucionária, porém, afirmou que embarcações de "países hostis" continuam proibidas de passar por Ormuz.

Em meio às trocas de ameaça entre EUA e Irã, não está claro como pontos centrais serão negociados. Em uma das disputas que excede a capacidade de decisão das duas partes, Teerã exige que a trégua entre ambos se estenda ao Líbano, onde Israel e Hezbollah travam combates no terreno — os aliados de Washington pressionam para que, em sentido contrário, seja garantida liberdade operacional contra o movimento aliado ao Irã.

Em uma nota divulgada nesta quarta-feira, o Ministério da Inteligência do Irã indicou que o objetivo dos EUA e de Israel continuava sendo derrubar a República Islâmica e desmembrar o país, em um sinal da extensão da desconfiança. A nota diz que "o inimigo agora persegue, por outros meios, o objetivo de derrubar e fragmentar o país. (Com AFP e NYT)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/05/2026

PRÉVIA DA INFLAÇÃO DESACELERA, MAS É MAIOR PARA O MÊS DE MAIO EM 10 ANOS

Puxado por conta de luz e carnes, indicador ficou em 0,62%, acima da expectativa de mercado. Em 12 meses, índice está acima da meta

Por Mayra Castro — Rio de Janeiro



Linha de transmissão de energia elétrica no Rio de Janeiro — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

A prévia da inflação, medida pelo IPCA-15, ficou em 0,62%, após alta de 0,89% em abril. Apesar da desaceleração, o resultado é o maior para maio desde 2016, quando o avanço foi de 0,86%. O número, divulgado pelo IBGE nesta quarta-feira, veio acima da expectativa de analistas, que projetavam 0,57% no mês, segundo mediana calculada pelo Valor Data.

Com isso, o IPCA-15 acumula alta de 4,64% nos últimos 12 meses, número acima dos 4,37% observados em abril, e que ultrapassa o limite superior da meta estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional (CNM) em 3%, com margem de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. No ano, o avanço acumulado já chega a 3,02%. Em maio de 2025, o índice foi de 0,36%.

A alta foi puxada principalmente por itens como a energia elétrica, que foi o principal impacto individual este mês, com o preço subindo 2,16%, além das carnes, com avanço de 1,98%. Também ajudaram a pressionar o índice os produtos de higiene pessoal (1,60%) e o leite longa vida (6,07%).

Em maio, passou a vigorar a bandeira tarifária amarela, com a cobrança adicional de R\$1,885 a cada 100kWh consumidos, o que explica o aumento na conta de luz.

Já com relação à alimentação no domicílio, ainda que tenha registrado uma leve desaceleração em relação ao mês anterior, saindo de 1,77% em abril para 1,73% em maio, esse foi um dos principais grupos que puxaram o índice para cima, contando também com altas da batata-inglesa (26,29%) e do tomate (12,97%). Já pelo lado das quedas ficaram a maçã (-2,32%) e o café moído (-2,09%).

O que deu um certo alívio para o índice foi o grupo transportes, que teve queda de 0,33%, com os combustíveis caindo de 6,06% em abril para -1,47% em maio. O preço da gasolina teve recuo de 1,32%, além do etanol, que caiu 2,73%, e o óleo diesel (-2,04%). Já o gás veicular teve alta de 2,12%, assim como as passagens aéreas, que voltaram a subir 3,25%, após recuarem 14,32% em abril.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COPASA REVÊ PRIVATIZAÇÃO APÓS PROPOSTAS FICAREM ABAIXO DO PREÇO MÍNIMO

Em comunicado ao mercado, Copasa informou que fará mudanças nas condições da oferta, sem detalhá-las; anúncio representa novo revés para o processo

Por Elisa Calmon (Broadcast) e Cynthia Declodt (Broadcast)

O governo de Minas Gerais decidiu rever a privatização da Copasa após as propostas de investidores de referência ficarem abaixo do preço mínimo esperado para a operação, conforme apurou o Estadão/Broadcast. Em comunicado ao mercado, a companhia informou nesta quarta-feira, 27, que publicará novos documentos da oferta e um cronograma revisado para a operação. Na B3, as ações da Copasa caíram cerca de 6%.

Com isso, o processo deve ser atrasado mais uma vez. O cronograma inicial previa o anúncio investidor de referência nesta quarta-feira, 27. A precificação da oferta aconteceria em 2 de junho.

O governo mineiro avalia a possibilidade de seguir com a operação sem investidor de referência, mantendo a privatização por meio do bookbuilding junto ao mercado, ainda segundo pessoas a par do assunto ouvidas pela reportagem.



ECONOMIA - reservatório da Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa) em Teófilo Otoni (MG).

No modelo anterior, o investidor de referência poderia adquirir até 30% da companhia, em participação avaliada em cerca de R\$ 6 bilhões. Considerando também a venda das ações remanescentes, a operação poderia movimentar até R\$ 10 bilhões, tornando-se uma das maiores do mercado brasileiro em 2026. O preço mínimo esperado para o processo

não foi divulgado pelo governo de Minas Gerais.

Participavam do processo a Equatorial, que atuou como investidor de referência na privatização da Sabesp, e a Itaúsa, por meio da Livorno, veículo de investimento que teria participação dividida em fatias de cerca de 33% entre os atuais acionistas da Aegea. Hoje, ela tem como sócios a Equipav (52%), o fundo soberano de Singapura GIC (35%) e a Itaúsa (13%).

O anúncio das mudanças representa um novo revés para o processo, que estava previsto inicialmente para o primeiro trimestre de 2026. A oferta foi sendo adiada diante da deterioração do cenário macroeconômico e da espera pela autorização final do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCE-MG).

Quase seis meses após a aprovação pela Assembleia Legislativa de Minas Gerais, o cronograma original previa a divulgação do acionista de referência nesta quarta-feira.

O que diz a Copasa

Em comunicado ao mercado, a Copasa informou apenas que fará mudanças nas condições da oferta, sem detalhá-las. Segundo a companhia, serão republicados o prospecto preliminar, a lâmina da oferta e o aviso ao mercado, além de um novo cronograma, após aprovação do Comitê de Coordenação e Governança de Estatais (CCGE).

Questionada pelo Estadão/Broadcast, a empresa afirmou que as alterações decorrem de “instruções expressas e formais” do acionista controlador, o Estado de Minas Gerais.

“A companhia reforça que cumpre o seu papel institucional de dar transparência aos ritos processuais determinados pelo acionista vendedor e que, em razão do período de silêncio regulatório e do caráter estritamente informativo do documento, a Diretoria Executiva não emitirá comentários adicionais sobre as razões estratégicas do Estado ou sobre o mérito das alterações até a republicação dos atos oficiais”, acrescentou a Copasa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/05/2026

NOVO MARCO LEGAL DE CONCESSÕES ESTÁ PARADO HÁ 1 ANO NO SENADO SEM DESPACHO DE ALCOLUMBRE

Projeto foi aprovado na Câmara em maio do ano passado; setor de infraestrutura pede tramitação

Por João Caires (Broadcast)



Para Ronei Glanzmann, do Moveinfra, aprovação é essencial para destravar investimento de R\$ 500 bilhões Foto: Eduardo Saraiva/A2img - 20/10/2015

Brasília - O projeto de lei (PL) 2.373/2025, que institui o novo marco legal das concessões, foi aprovado na Câmara dos Deputados em maio de 2025, mas está parado na mesa do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), desde então esperando ser pautado para votação no plenário da Casa.

A proposta, que já foi classificada como uma das prioridades do governo Lula no Congresso, promove uma divisão de riscos entre Estado e empresas, é vista como mais objetiva e flexibiliza regras para atrair investimentos privados em infraestrutura e serviços públicos.

Associações do setor e congressistas pedem ao presidente da Casa que “retire a pauta da gaveta” e faça com que ela tramite. Alcolumbre sequer definiu quem será o relator do texto no Senado para que ele seja encaminhado para uma comissão temática que realizará sua análise e irá sugerir eventuais ajustes no texto.

Pedidos de audiências não foram atendidos

O economista e diretor-executivo do Moveinfra, Ronei Glanzmann, afirma que o fórum, que representa companhias de infraestrutura do Brasil, já fez dois pedidos de audiência com Alcolumbre para tratar do assunto. Pedidos ainda sem resposta.

Segundo Glanzmann, o PL parado no Senado é uma surpresa, uma vez que o texto foi bem acordado na Câmara dos Deputados, sob relatoria do deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), e poderia “passar fácil” na Casa Alta.

“A gente imaginava que ia ser fácil de passar, porque já estava tudo discutido e rediscutido na Câmara, inclusive já tinha, mais ou menos na época, uma indicação para o relator. Acabou que o Alcolumbre não avançou com esse projeto. Acabou que ficou na gaveta”, afirmou à Coluna.

Para o diretor, a aprovação do texto será essencial para que o Brasil consiga o volume de investimento de R\$ 500 bilhões necessários para o avanço de projetos de concessão estratégicos nos próximos anos. Para ele, a definição em lei que possibilita que o governo aporte recursos da União com garantia de retorno dará mais confiança ao investidor estrangeiro para atuar no Brasil, uma vez que tira “do governo de plantão” a interpretação de medidas estruturantes.



“A lei que esperamos fala exatamente sobre segurança jurídica. Você tem dispositivos que vão melhorando e dando mais robustez para quem investe. A gente tem que pensar que parte desse recurso de investimentos vem do exterior. Os chineses, por exemplo, vão olhar e não vão querer o Brasil sem previsão legal”, disse.

Frente parlamentar pediu ‘especial atenção’

Internamente, a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), presidida pelo senador Wellington Fagundes (PL-MT), enviou um ofício ao presidente da Casa pedindo “especial atenção” para o envio do PL para as comissões competentes no Senado para que possa ser analisado.

Fagundes argumenta que o PL será essencial para obras de integração logística, como a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico). “Solicito que determine, com a brevidade possível, a distribuição da matéria à comissão ou às comissões competentes. A tramitação permitirá ao Senado Federal aprofundar o debate sobre instrumentos capazes de fortalecer a infraestrutura nacional e atrair capital privado”, afirma o senador em ofício. De acordo com o gabinete de Fagundes, a manifestação também segue sem resposta.

Procurado, Alcolumbre não respondeu à reportagem. Segundo apurou a Coluna, alguns articuladores dizem que o presidente do Senado ainda vê no texto definições que julga que deveriam ser da competência exclusiva das agências reguladoras, como o reequilíbrio cautelar de contratos. De acordo com essas fontes, ele avalia que o setor de concessões está funcionando sem o texto, então não haveria tamanha urgência para a tramitação.

O projeto

Nas PPPs, o texto incorpora contas vinculadas e regras sobre interrupção/redução do serviço por inadimplência do parceiro público (se previsto), esclarece o que entra no cálculo de despesas continuadas e reforça limites fiscais. Exige atualização dos estudos quando a assinatura do contrato ocorrer após 24 meses do edital e mantém exigência de autorização legislativa específica para concessões patrocinadas em que mais de 85% da remuneração do privado venha do poder público.

Outra mudança relevante é a expansão de instrumentos de governança financeira e garantias contratuais, como as “contas vinculadas” para gerir recursos relacionados à execução, fiscalização, mitigação de riscos, recomposição do equilíbrio e indenizações/garantias. O texto permite aporte de recursos públicos em favor da concessionária para obras e bens reversíveis, com pagamento vinculado a medições e metas, inclusive com aporte em bens avaliáveis, e prevê regras para garantias e gestão desses recursos.

O PL fortalece instrumentos de solução de controvérsias ao determinar expressamente o uso de meios alternativos como arbitragem, mediação, conciliação e comitês de disputa, alinhando concessões às práticas mais comuns em contratos complexos de infraestrutura. Também cria a figura do “verificador independente” para avaliação de conformidade ou desempenho de projetos, obras e serviços, podendo ser contratado e pago pelo poder concedente ou pela concessionária.

Outra mudança é o reforço da “repartição objetiva de riscos” nos contratos de concessão e permissão. O projeto exige que o edital já traga a alocação de riscos entre as partes e determina que essa matriz de riscos valha inclusive para eventos supervenientes e de força maior, reduzindo discussões posteriores sobre quem arca com prejuízos e custos inesperados.

O texto amplia e detalha mecanismos para lidar com desequilíbrios econômico-financeiros. Cria regras mais formais para pedidos de reequilíbrio (com exigência de identificação precisa do evento, documentos e prazo prescricional de cinco anos), determina deveres de boa-fé no procedimento com possibilidade de multa por condutas abusivas, autoriza medidas cautelares para reduzir impactos enquanto o reequilíbrio é apurado e lista formas de recomposição (pagamento, ajuste tarifário, ajuste de obrigações, uso de contas vinculadas e alteração de prazo, deixando claro que extensão para reequilíbrio não é “prorrogação” comum do contrato).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/05/2026

CREDORES JÁ NÃO CONTAM MAIS COM APORTE DE R\$ 500 MILHÕES DE OMETTO NA RAÍZEN

Ausência do empresário na operação de capitalização da empresa é uma possibilidade
Por Talita Nascimento (Broadcast) e Cynthia Declodt (Broadcast)



A Raízen entrou com pedido de recuperação extrajudicial em 11 de março, com dívidas de R\$ 65 bilhões Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 14/06/2022

Em meio à possibilidade real de que Rubens Ometto, empresário dono da Cosan, deixe de compor o aumento de capital da Raízen, parte dos credores já não conta com os R\$ 500 milhões que viriam do empresário para somar, com a Shell, um aporte de R\$ 4 bilhões na companhia. A Coluna apurou que a permanência ou não de Ometto no arranjo de capital novo na Raízen ainda está em discussão, sendo a sua ausência uma das opções sérias na mesa. No contexto geral da empresa, no entanto, o aporte de Ometto não faria diferença para reequilibrar financeiramente a companhia, afirmou uma das fontes ouvidas.

A Raízen é uma joint venture entre a Cosan e a Shell, e entrou com pedido de recuperação extrajudicial em 11 de março, com dívidas de R\$ 65 bilhões. A intenção da companhia, segundo fontes, é levar um plano para ser homologado na Justiça no início de junho, quando se encerra o prazo de 90 dias previsto por lei.

As negociações entre os credores e a Raízen andam de lado. Os credores detentores de títulos de dívida emitidos no exterior (bonds) tentavam costurar um empréstimo sênior e com garantias para a Raízen, da ordem de R\$ 2,5 bilhões. “O custo desse empréstimo e as garantias eram inviáveis”, disse um dos interlocutores que participa das negociações.

Os bondholders também vinham defendendo uma taxa de conversão de dívida em ações menor do que os 45% propostos pela companhia. No entanto, a taxa de conversão tem de ser suficiente para reequilibrar o passivo da companhia de forma que, ao consolidar a Raízen em seu balanço, a Shell não traga para dentro um problema.

Acordo deve ser alcançado

Pessoas de diferentes lados da negociação, porém, afirmaram à reportagem que o caminho é de acordo até o dia 9 de junho, data limite para aprovação do plano. O entendimento é de que uma recuperação judicial seria pior para todos os envolvidos, ainda que, como forma de pressão, essa possibilidade surja vez ou outra de forma retórica. “Há muito barulho e pressão, mas vai se chegar a um acordo até o dia 9”, afirmou uma das fontes com contato próximo a bondholders.

Procurada, a Shell afirmou que, como acionista, “apoia a decisão da equipe de gestão da Raízen de entrar com um pedido de recuperação extrajudicial em comum acordo com os credores, visando uma solução negociada e que funcione para todas as partes. Esse processo é uma medida prudente e necessária para envolver ainda mais as partes relevantes nas soluções necessárias para enfrentar os significativos desafios financeiros da Raízen e apoiar sua recuperação”.

A Shell empresa reafirmou ainda que propôs injetar R\$ 3,5 bilhões como parte de uma solução estrutural. “A Shell continuará trabalhando em estreita colaboração com a equipe de liderança da Raízen e credores no intuito de assegurar o futuro de longo prazo do negócio”, disse a companhia em nota.

Procuradas, Cosan e Raízen não comentaram.

Cosan deve ter participação reduzida

Em conversa com acionistas na última semana, o CEO da Cosan, Marcelo Martins, afirmou que as negociações com os credores da Raízen têm evoluído. Ao reforçar que a Cosan não acompanhará o aporte de capital a ser feito na empresa pela Shell, ele disse que isso vai resultar em uma diminuição substancial da participação da Cosan na companhia. Diluição esta, que ainda não tem tamanho exato: “Há alguns pontos importantes que ainda estão sendo discutidos, como, por exemplo, além do tamanho da conversão, o preço de conversão”.

Segundo o executivo, a Cosan também não tem intenção de se manter em um acordo de acionistas com a Shell. “Isto posto, o que se pode esperar é que tenhamos uma participação que pode ser vendida em um horizonte que vamos definir ainda, não sabemos qual é esse horizonte, nem temos ainda uma decisão concreta que vamos vender”, acrescentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/05/2026

FIM DA ESCALA 6X1: PEC SE AFASTA DE PADRÃO INTERNACIONAL POR RIGIDEZ E TRANSIÇÃO CURTA, DIZ ESTUDO

Nota do Centro de Liderança Pública conclui que modelo mais comum no exterior combina limites diário e semanal de horas com exigência de descanso mínimo semanal, sem impor dois dias fixos de folga

Por Mateus Maia (Broadcast)

BRASÍLIA - O relatório da Proposta de Emenda à Constituição que prevê o fim da escala de trabalho 6x1 se distancia do padrão internacional de regulação da jornada de trabalho, segundo estudo do Centro de Liderança Pública (CLP). De acordo com a análise, a proposta levaria o Brasil a adotar uma regra mais rígida — com dois dias obrigatórios de folga por semana — e um prazo de transição considerado curto para adaptação. A PEC deve ir à votação nesta semana na Câmara dos Deputados.

Na avaliação do CLP, o texto tem dois efeitos centrais: reduz a jornada e, ao mesmo tempo, endurece a forma de distribuir as horas trabalhadas ao exigir duas folgas semanais. Segundo a entidade, o impacto ainda não foi plenamente mensurado, principalmente em setores que exigem operação contínua ou ampla cobertura de turnos, como comércio, alimentação, hotelaria, saúde, segurança, transporte e serviços pessoais. Nesses segmentos, o desafio não seria apenas o aumento do custo da hora trabalhada, mas também a reorganização de escalas, a negociação de turnos e a cobertura de horários de pico com menor flexibilidade.

A nota técnica do CLP comparou o texto com a experiência de 22 países e concluiu que o modelo mais comum no exterior combina limites diário e semanal de horas com a exigência de descanso

mínimo semanal — geralmente ao menos um dia —, sem impor dois dias fixos de folga para todos. A Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a União Europeia adotam parâmetros de descanso mínimo, mas não determinam dois dias obrigatórios por semana.



Para CLP, debate deveria priorizar desenho de transição que melhore a qualidade de vida do trabalhador sem comprometer proteção do emprego formal Foto: Werther Santana/Estadão



Mesmo em países com jornadas menores, a distribuição dos dias de trabalho tende a preservar flexibilidade. A França, por exemplo, tem jornada legal de 35 horas, mas permite até seis dias de trabalho por semana, desde que respeitados limites diários e semanais e o descanso mínimo. Japão, China e México seguem lógicas semelhantes.

O estudo também aponta que a rigidez pode afetar parte dos trabalhadores que a medida busca beneficiar. Para muitas pessoas — especialmente mulheres — a questão não é apenas o total de horas, mas a forma como elas se organiza ao longo da semana. Em alguns casos, cinco dias com oito horas integrais podem ser menos convenientes do que seis dias com turnos mais curtos. Quem precisa buscar filhos na escola, cuidar de familiares ou conciliar dois empregos pode preferir jornadas menores em mais dias. A obrigatoriedade de duas folgas semanais reduziria a margem para esses arranjos.

Do lado das empresas, o CLP avalia que a proposta combina maior custo e menor flexibilidade. Companhias maiores tenderiam a absorver parte do impacto com tecnologia e reorganização, enquanto pequenos negócios — como restaurantes e comércios de bairro, frequentemente com margens mais baixas — podem enfrentar mais dificuldade. O estudo menciona riscos como informalização, pejetização, redução de contratações e aumento de rotatividade. Levantamento do CLP indica ainda que comércio, construção, agropecuária e parte dos serviços estariam entre os mais expostos.

O prazo de transição, de 14 meses, é considerado insuficiente para uma mudança constitucional com efeitos sobre a maior parte da economia. O CLP argumenta que uma implementação ampla e simultânea também dificulta a avaliação dos resultados ao longo do tempo.

Como alternativa, o CLP defende transição gradual — por setor ou porte de empresa —, permitindo monitorar impactos sobre emprego, salários, informalidade e preços antes da adoção integral. A sugestão é iniciar por setores menos dependentes da escala 6x1 e avançar progressivamente para os mais sensíveis.

A conclusão do estudo é que, ao combinar redução de horas com a proibição ampla da escala em seis dias, a PEC pode encarecer o trabalho formal, reduzir a flexibilidade para trabalhadores e empresas e ampliar a informalidade. Para o CLP, o debate deveria priorizar um desenho de transição que melhore a qualidade de vida do trabalhador sem comprometer a proteção do emprego formal.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/05/2026

‘VAMOS TENTAR RECUPERAR REFINARIAS, MAS NÃO PODEMOS COMPRAR PELO PREÇO QUE QUEREM’, DIZ LULA

Em discurso, Lula destacou a importância de a Petrobras considerar o interesse do Brasil, criticando a venda de estatais como a Eletrobras

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse nesta quarta-feira, 27, que o governo brasileiro vai “tentar recuperar as refinarias” de petróleo privatizadas, mas não vai “comprar pelo preço que eles querem”.

A declaração foi dada durante cerimônia de anúncio de investimentos da Petrobras no Amazonas nesta quarta-feira. Lula já estava no fim de seu discurso quando um dos presentes começou a falar com ele, fora do microfone. Pelo que foi possível ouvir na transmissão feita pela EBC, a pessoa gritou: “Lula, volta com a refinaria”.

O presidente, então, dirigiu-se à pessoa que fez o pedido e se explicou. “Pois é, querido. Nós já trouxemos de volta a Fafen (Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados) na Bahia, vamos trazer de volta a Fafen em Sergipe. Vamos tentar recuperar as refinarias que eles privatizaram, mas não podemos

comprar pelo preço que eles querem. A Petrobras não pode dar dinheiro para as pessoas se não tiver um preço justo. Mas, se depender de nós, eu sonho com muita coisa para a Petrobras”, afirmou o presidente.

Lula também falou, em tom de brincadeira, que a Petrobras deveria se aliar à Pemex, estatal mexicana de petróleo e gás, para fazer prospecção de petróleo no Golfo do México. Disse que queria ver se o “companheiro Trump” iria “se meter” no assunto. Citou que a presidente do México, Claudia Sheinbaum, conversou sobre o assunto.

“Magda (Chambriard, presidente da Petrobras), vá lá (para o México). Vamos fazer uma associação com a Pemex e vamos no Golfo do México para ver se o companheiro Trump vai se meter com a Petrobras prospectando”, disse, em tom bem-humorado.

‘Governo pode indicar diretores, mas não manda na Petrobras, só que discute as prioridades’

O presidente Lula disse ainda que “a Petrobras não tem de pensar só na Petrobras enquanto empresa”, mas “tem de pensar no Brasil”. O presidente usou um exemplo hipotético para defender que, ainda que a empresa tenha um custo maior em algumas de suas operações, deve priorizar o que for de interesse do País.

A declaração foi dada durante cerimônia de anúncio de investimentos da Petrobras no Amazonas nesta quarta-feira. Lula falava sobre a construção de barcaças – embarcações projetadas para o transporte de carga na água.

“Se fosse só por conta da Petrobras, iria ter um diretor da Petrobras que diria: ‘Para que construir barcaça lá no Amazonas? Vai custar US\$ 10 milhões, mais caro que comprar na China?’. Mas a Petrobras não tem de pensar só na Petrobras enquanto empresa. Tem que pensar no Brasil. O Brasil é que é dono dela, não ela que é dona do Brasil. Ela tem de pensar que temos de utilizar o potencial de uma empresa do porte dela”, declarou o presidente.



Lula também criticou privatização da Eletrobras ***Foto: Wilton Junior/Estadão***

Lula afirmou, ainda, que o governo “não manda na Petrobras”, mas “discute as prioridades do Brasil” junto à empresa. Defendeu que é preciso levar em consideração “o que o Brasil precisa”.

“O governo pode indicar diretores do conselho, mas não manda na Petrobras, mas discute as prioridades do Brasil. Não é o que a Petrobras precisa, é também o que o Brasil precisa. Se a gente não fizesse as

barcaças aqui, a gente não geraria emprego, não geraria conhecimento tecnológico”, disse.

Lula criticou a privatização de estatais. No caso da desestatização da Eletrobras, feita no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, disse que foi “o maior roubo da história desse País”.

“Alguém pode me explicar o que o Brasil ganhou quando privatizaram a BR? Tem algum colunista importante, algum cientista político para me explicar? Venderam, a troco do que? A troco de dizer que são bons gestores. Às vezes, eles vão na TV falar que a iniciativa estatal tem corrupção, que a empresa estatal não presta. E aí vão vendendo. E muitas vezes a gente acredita que se privatizar vai ser melhor”, afirmou.

“A privatização da Eletrobras foi o maior roubo da história desse País. A maior empresa de energia que a gente tinha foi vendida na bacia das almas”, completou.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EXCLUSIVO: GOVERNO DEVERÁ FAZER SUBVENÇÃO AO DIESEL NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ DURIGAN

Em entrevista ao Valor, ministro disse que a subvenção poderá ser de R\$ 0,35, mas vai depender da variação do preço do barril de petróleo nos próximos dias

Por Jéssica Sant'Ana, Lu Aiko Otta e Giordanna Neves, Valor — Brasília



— Foto: Washington Costa/MF Mais recente

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta quarta-feira (27) em entrevista exclusiva ao Valor que trabalha com o cenário de fazer uma subvenção ao diesel na próxima semana, já que a desoneração dos impostos federais atualmente em vigor vai apenas até domingo (31). Ele disse que a subvenção poderá ser de R\$ 0,35, mas vai depender da variação do preço do barril de petróleo (Brent) nos próximos dias.

"Eu trabalho hoje com a ideia de manter a subvenção que a gente tem hoje, em R\$ 0,35, mas isso precisa ser avaliado", disse. "Os dias contam, porque como tem oscilado muito [o preço do Brent], a gente precisa fazer uma calibragem, inclusive, para proteger o fiscal", completou. A subvenção ao diesel será necessária porque o projeto de lei complementar que permitia ao governo fazer desoneração de tributos sobre combustíveis ainda não foi aprovado pelo Congresso Nacional.

Durigan reforçou que o governo não usará a receita extra gerada pelo petróleo para melhorar o fiscal. O intuito é minimizar os efeitos da guerra para a população e os setores econômicos. "Meu papel aqui não é só fazer fiscal. Claro que esse é o meu papel primordial, cuidar do fiscal do país, mas não é só. Eu preciso fazer com que o país apareça no relatório do Pnud (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), como [aconteceu ontem] pela primeira vez, com o país atingindo o patamar muito alto de desenvolvimento humano, que envolve longevidade, educação e renda."

Na segunda-feira, o Pnud divulgou que, pela primeira vez na história, o Brasil alcançou o patamar de muito alto desenvolvimento humano, atingindo índice de 0,805 em 2024.

Na entrevista ao Valor, o ministro afirmou, ainda, que a pasta trabalha em uma proposta de reajuste do teto de faturamento para enquadramento como Microempreendedor Individual (MEI), conforme acordo fechado pelo governo federal com a Câmara dos Deputados. O reajuste será apenas para o MEI, e não para o Simples Nacional. Com isso, o impacto fiscal ficará abaixo de R\$ 10 bilhões, segundo Durigan.

"Nós vamos fazer isso [o reajuste do teto do MEI] de maneira escalonada, não sei ainda se vai ser em 2027, 2028, mas provavelmente nessa linha", disse Durigan. Atualmente, o teto do MEI é de R\$ 81 mil por ano.

A proposta, segundo o ministro, deve ainda permitir ao MEI que contrate dois empregados, e não apenas um como permitido hoje. Além disso, ele afirmou que gostaria de aproveitar o projeto para corrigir outras distorções, determinando, por exemplo, que uma pequena empresa que contrate mais de cinco MEIs contribua para a Previdência. "É algo que eu posso levar para o presidente Hugo", disse, referindo-se ao presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB).

O projeto em discussão na Câmara, já aprovado pelo Senado, é mais amplo e abarca reajuste aos microempreendedores individuais, às microempresas e às empresas de pequeno porte. O impacto fiscal estimado da proposta é de R\$ 48,5 bilhões em 2027 e R\$ 53,7 bilhões em 2028, segundo cálculos da equipe econômica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/05/2026

JBS TERMINAIS AMPLIA OPERAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ COM NOVAS LINHAS E INVESTIMENTOS

A companhia investirá em torno de R\$ 9 milhões para sustentar a operação.

Por Clarice Couto, Valor — São Paulo



Porto de Itajaí chegará ao maior número de linhas de sua história, segundo a JBS — Foto: Divulgação JBS/Tanajura Filmes

A JBS Terminais, que faz parte da JBS, está ampliando seus serviços de navegação internacional no Porto de Itajaí (SC) com duas novas linhas de longo curso. Com isso, o terminal passa a contar com um total de 12 linhas, segundo comunicado da empresa. A companhia também investirá em torno de R\$ 9 milhões para sustentar a operação.

Uma das novas linhas será a “UCLA/Gulf to SAEC String 1”, que conectará Itajaí à costa leste dos Estados Unidos, ao Caribe e ao norte da América do Sul, com mercados como Houston, nos EUA, e Cartagena, na Colômbia. A segunda linha será a “Bossa Nova/Sirius 1”, que reforçará a ligação de Santa Catarina com o Mediterrâneo, com hubs como Algeciras, na Espanha, e Tanger Med, no Marrocos.

Com a adição das duas linhas, o Porto de Itajaí chegará ao maior número de linhas de sua história, segundo a companhia.

Já o investimento de cerca de R\$ 9 milhões será empregado na aquisição de 25 caminhões para uso exclusivo na operação interna do Porto de Itajaí, entre o cais e a pilha de contêineres, e sustentará a expansão. Com isso, a companhia passará a ter operação logística 100% própria. A entrega dos caminhões está prevista para até o fim deste mês. Eles devem começar a entrar em operação, gradualmente, até o início de junho.

O Porto de Itajaí, cuja operação foi assumida pela JBS Terminais no fim de 2024, movimenta cargas refrigeradas, carnes e outros produtos. Tem hoje 180 mil metros quadrados de área operacional, 1,030 mil metros de cais, quatro berços com 14 metros de profundidade e 1,705 mil tomadas para reefers (contêineres com sistema de refrigeração).

A companhia já investiu cerca de R\$ 230 milhões — sem considerar os R\$ 9 milhões anunciados agora — na retomada da operação, que ficou paralisada por quase dois anos.

Conforme a empresa, o reforço da operação se justifica pelo crescimento contínuo do terminal. Desde que assumiu a operação, a movimentação de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) tem crescido em média 12% ao mês, diz o comunicado.

“Os investimentos e o incremento de rotas fazem parte da nossa estratégia de ramp-up [crescimento] operacional e potencializam a importância do Porto de Itajaí na malha logística aquaviária nacional”, afirmou na nota o presidente da JBS Terminais, Aristides Russi Junior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/05/2026

IMPACTO DA GUERRA NO IRÃ SOBRE EMPRESAS DO AGRO SERÁ MAIOR NO SEGUNDO TRIMESTRE

Frete e combustíveis mais caros, redução lenta da Selic, preços menos remuneradores e custos em alta devem comprimir margens e afetar alavancagem

Por Clarice Couto, Valor — São Paulo



Despesas das empresas do agronegócio devem subir — Foto: Leonardo Rodrigues / Valor

Empresas brasileiras do setor agropecuário até conseguiram, em sua maioria, sustentar lucros no primeiro trimestre, marcado pelo ataque ao Irã por Estados Unidos e Israel no fim de fevereiro. Mas não evitaram uma deterioração dos resultados. No segundo trimestre, porém, a situação deve se agravar, com os impactos do conflito sentidos por mais tempo no resultado líquido.

Um dos fatores que influenciaram parcialmente os balanços recém-divulgados e deve pesar mais no segundo trimestre é o frete, segundo analistas ouvidos pelo Valor. Seja pela alta do petróleo — que elevou o preço do diesel no Brasil e de outros combustíveis mundo afora —, seja pelos maiores gastos com frete marítimo e rodoviário — em razão da necessidade de usar novas rotas para levar produtos a seu destino final, as despesas com transporte cresceram.

“Para quem produz grãos, o frete pega pelo custo do combustível para operar as máquinas e na formação dos preços. Quanto mais caro para transportar o grão do interior do Brasil até os portos, menor o valor do grão para o produtor”, disse o analista do Itaú BBA, Gustavo Troyano, em referência ao desconto aplicado por tradings sobre o preço pago pelos grãos, conforme o valor do frete. Companhias como SLC e BrasilAgro, estão expostas a essa dinâmica.

Dados compilados pelo Valor Data sobre indicadores de 18 empresas do agronegócio no primeiro trimestre mostram piora dos resultados. A maioria delas, ou 11 das 18 companhias, registrou queda da receita líquida. Do total, 15 tiveram lucro, mas entre as que lucraram, 9 viram o valor diminuir. A margem Ebitda (indicador que mede o quanto de lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização a empresa consegue gerar em relação à receita) foi positiva para 14 delas, mas metade foi menor do que um ano antes.

Juros

Outra variável afetada pelo conflito no Oriente Médio e que vem castigando os indicadores econômicos das companhias do agronegócio é a taxa básica de juros, a Selic. Antes do início da guerra, analistas esperavam cortes maiores da taxa pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central, o que não ocorreu. Em março, o Copom reduziu a taxa em 0,25 ponto percentual, de 15% para 14,75% ao ano, e no fim de abril, fez novo corte de 0,25, para 14,5% ao ano.

Com dívidas atreladas à Selic aumentando e lucros menores, empresas tendem a ver sua alavancagem — o peso da dívida em relação ao lucro gerado — crescer, algo a ser acompanhado por investidores, após vários casos de empresas do setor altamente endividadas.

“Creio que a taxa de juros já estaria em patamar bem mais baixo se não tivesse começado o conflito”, disse Gustavo Cruz, estrategista-chefe da RB Investimentos. “Foi 0,75 a menos de corte de juros do que se imaginava antes do conflito. Tem empresa pagando R\$ 150 milhões a mais a cada ponto de juros que não foi cortado. Faz bastante diferença no planejamento”.

“Empresas alavancadas neste cenário de juros têm sido um fator preocupante, o custo dessa dívida tem sido um detrator [de resultados]”, disse o chefe de agro, alimentos e bebidas da XP, Leonardo

Alencar, dando como exemplos a SLC, Camil, MBRF. “Estamos em um ambiente de margens pressionadas, grande de parte por pressão dos custos, e com juros altos”, acrescentou.

No primeiro trimestre, a alavancagem da SLC, medida pela relação entre a dívida líquida e o Ebitda ajustado no período de 12 meses, aumentou para 2,72 vezes, em relação a 1,97 vez no mesmo período do ano passado. No caso da MBRF, a alavancagem saiu de 2,69 vezes há um ano para 3,37 vezes.

Fertilizantes

Na SLC Agrícola, a perspectiva é que a recuperação de margens de lucro só ocorra em meados de 2027, disse a jornalistas, em meados de maio, o diretor financeiro e de relações com investidores da empresa, Ivo Brum. O argumento é que a forte alta dos fertilizantes, especialmente os nitrogenados, afetará os custos de produção.

O Oriente Médio é importante fornecedor global do insumo e dificuldades de escoamento levaram os preços a subir mais de 60%. Mesmo que o Brasil tenha dado “sorte” por ainda não precisar comprar adubos nitrogenados para as lavouras de milho segunda safra 2026/27, a serem plantadas no começo do ano que vem, a continuidade da guerra mantém o risco de alta dos custos no horizonte, segundo os analistas.

Produtores endividados, com custos mais altos e margens de lucro menores também representam riscos de resultados piores para companhias de insumos como Boa Safra e Vittia, lembra Alencar, da XP. “O produtor pode não reduzir área, mas deve reduzir o uso de tecnologia”, disse.

Outros elementos, não relacionados à guerra, apontam trimestres mais difíceis à frente, segundo os analistas. Do lado das empresas de carnes, há a alta persistente dos preços do boi nos EUA, fruto da escassez da oferta de animais prontos para abate, e a perspectiva de alta no Brasil, com uma esperada redução de animais abatidos, reflexo da retenção de fêmeas.

O fortalecimento do real em relação ao dólar, que se traduz em menor receita em real para exportadores, também é fator de preocupação, dizem os analistas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/05/2026

SETOR MARÍTIMO AVANÇA EM COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS COM REGULAÇÃO COMO PRINCIPAL MOTOR

Representantes da Petrobras, da Marinha do Brasil e da associação norueguesa de armadores debatem combustíveis alternativos e o caminho para tornar as rotas do Atlântico mais limpas

Por Naiara Bertão, Valor — Brasília



Conteiner, conteneres, navio, exportação, logística, imortações — Foto: Pixabay

A transição energética no transporte marítimo deixou de ser uma discussão de futuro para se tornar uma pressão regulatória com datas e valores definidos. É com essa avaliação que André Medaglia, coordenador de bunker trading da Petrobras, descreveu o cenário atual do setor. “A descarbonização não é mais uma escolha”, disse durante painel realizado nesta segunda-feira (25) na Embaixada da Noruega em Brasília, em evento de lançamento do estudo de viabilidade dos corredores marítimos verdes entre Brasil,

Noruega e Países Baixos.



O argumento de Medaglia tem base nos números do novo marco regulatório da Organização Marítima Internacional (IMO). O IMO Net-Zero Framework, que entra em vigor entre 2027 e 2028, prevê multas de até US\$ 380 por tonelada de CO2 equivalente para navios que operem com combustíveis fósseis puros sem cumprir as metas de intensidade de carbono. Convertendo para a realidade operacional: um navio movido a combustível marítimo convencional pode acumular penalidades superiores a US\$ 1.400 por tonelada de combustível consumido. Isso em um mercado onde o preço atual do bunker fóssil gira em torno de US\$ 800 por tonelada. “O paradigma mudou. Quem não se adaptar vai pagar, literalmente”, afirmou.

A regulação europeia antecipa parte dessa pressão. Desde 2024, o EU-ETS exige que navios acima de 5 mil toneladas brutas contabilizem e compensem emissões em rotas europeias, com cobertura que vai de 40% em 2024 até 100% em 2026 para viagens intra-UE, e 50% para rotas entre a UE e portos externos. Na prática, um navio que sai do Brasil para Rotterdam já tem metade da viagem coberta pela regulação europeia. “O combustível vendido no Brasil precisa atender as melhores práticas internacionais, porque os navios que abastecem aqui competem globalmente”, disse Medaglia.

Diante desse cenário, a Petrobras apostou no B24, uma mistura de 76% de combustível fóssil produzido nas refinarias da empresa com 24% de biodiesel de resíduos sustentáveis, certificado pelo padrão ISCC (International Sustainability & Carbon Certification). A solução é do tipo drop-in, que funciona nos motores existentes sem nenhuma modificação. Em julho de 2024, a Petrobras realizou a primeira venda comercial do produto no Brasil, no Terminal de Rio Grande. Em janeiro de 2025, obteve a certificação que habilita o uso dos créditos de emissão para o mercado europeu. Em dezembro de 2025, assinou o primeiro contrato de longo prazo com um armador internacional — 3.600 toneladas de B24 com a empresa norueguesa Odfjell, com potencial de até 12 mil toneladas para 2026, cobrindo de 12 a 15 viagens anuais na rota Brasil-Noruega. “Em menos de 18 meses, saímos do primeiro teste comercial para um contrato de longo prazo com um armador internacional de primeira linha”, disse.

No médio prazo, entre 2028 e 2030, a empresa avalia misturas B30 e B40 (com 30% e 40% de biocombustíveis) e HVO puro. No longo prazo, planeja infraestrutura para metanol verde e estudos de viabilidade para amônia verde, com integração à produção de hidrogênio verde entre 2040 e 2050.

O comandante Flávio Haruo Mathuly, da Marinha do Brasil, que representa o país nas negociações da IMO em Londres, detalhou a posição brasileira nas discussões internacionais. Segundo ele, o Brasil defende desde o início que a organização adote uma postura agnóstica em relação à origem dos combustíveis e das tecnologias, sem eleger vencedores com antecedência. “Fomos sempre contrários a isso, baseados em evidências científicas”, disse. “Procuramos defender que os combustíveis fossem eficientes na redução das emissões, seguissem critérios de sustentabilidade embasados por diretrizes robustas e avaliação do ciclo de vida durante toda a cadeia, desde a produção até a queima a bordo.”

Para Mathuly, o único consenso sólido no setor é que o futuro do transporte marítimo será multicom combustível. “Não haverá um único combustível que substitua o atual, que é barato, de escala global e disponível em todos os portos”, disse. O Brasil, segundo ele, está bem posicionado nesse cenário por reunir capacidade de produção em múltiplas frentes, tais como hidrogênio verde, amônia verde, e-metanol, bio-GNL e biocombustíveis.

Sobre os biocombustíveis, Mathuly defendeu a posição brasileira nas negociações internacionais, onde o tema enfrenta resistência de países europeus preocupados com a competição entre energia e alimentos. “A pergunta — os biocombustíveis são uma boa solução ou não — sempre vai ter a resposta: depende. Depende da forma como e de onde são produzidos”, disse. Na perspectiva europeia, a preocupação faz sentido: regiões com mais de 60% do território ocupado pela agricultura têm risco real de competição com a produção de alimentos. No caso brasileiro, o raciocínio é outro. “Os biocombustíveis têm aumentado a produção de alimentos no Brasil. O biodiesel de soja é um subproduto: a soja é esmagada, o farelo vira ração animal e o óleo gerado é o biodiesel. Quanto mais biodiesel, mais farelo de soja, e mais proteína animal”, explicou.



Um dos pontos mais detalhados por Mathuly foi o potencial do etanol marítimo, tema que o Brasil começou a defender na IMO em 2022 com pouca receptividade inicial. O quadro mudou. Testes recentes realizados pelas fabricantes de motores Wärtsilä, MAN e WinGD confirmaram que o etanol funciona como substituto direto do metanol em motores projetados para esse combustível, sem nenhuma alteração estrutural, apenas regulagem eletrônica nos bicos injetores, que pode ser feita pela própria tripulação. A diferença de rendimento sem ajuste é de cerca de 4% no consumo. A Vale, segundo ele, assinou recentemente um contrato para a construção de um navio especificado para etanol, com capacidade de receber metanol. “Um navio que funciona a metanol na Europa pode vir ao Brasil e se abastecer de etanol. Teríamos uma alternativa pronta para uso imediato, enquanto outras de menores emissões, como hidrogênio verde e amônia verde, têm a infraestrutura necessária ainda em andamento”, disse.

Sobre o enquadramento regulatório, Mathuly apresentou os dados de intensidade de gases de efeito estufa (GHG) do etanol de milho brasileiro (20,8 gramas de CO₂ por megajoule), que, segundo ele, está próximo do limiar de 19 gCO₂/MJ que o IMO Net-Zero Framework define como zero ou quase zero emissão. “Sem nenhuma tecnologia adicional, o etanol de milho já está muito próximo do ZNZ”, disse. O etanol de cana-de-açúcar, com 21,7 gCO₂/MJ, está em processo de avaliação pela IMO. O Brasil também propôs seis rotas de biocombustíveis para serem avaliadas pela organização, incluindo biodiesel de soja, de sebo bovino e os dois tipos de etanol.

Ricardo César Fernandes, diretor da Associação Brasileira de Armadores (ABRAN), apresentou a perspectiva dos armadores noruegueses. Segundo ele, a frota dos associados da Norwegian Shipowners' Association (NSA) — cerca de 1.500 embarcações, com receita de 348 bilhões de coroas norueguesas e 89 mil trabalhadores — já usa combustíveis alternativos em 17% dos navios, contra uma média global de 2%.

Fernandes destacou uma mudança na percepção dos armadores sobre os combustíveis de transição. Nos relatórios da NSA, os biocombustíveis aparecem em 2022 na quinta posição entre as opções mais consideradas. Em 2026, ocupam o primeiro lugar. “É um combustível de transição, e o crescimento das tecnologias de captura de carbono também o torna uma alternativa para o futuro”, disse.

Sobre o recuo sofrido na IMO, onde o Net-Zero Framework foi aprovado em termos mais modestos do que parte do setor esperava, Fernandes argumenta que, ainda que tenha sido um recuo, não é uma rendição.

“Apoiamos regulações globais. Regulações regionais fragmentadas prejudicam a competitividade.”

Em relação à parceria Brasil-Noruega, Fernandes disse que o setor recebe a iniciativa com interesse, mas com expectativas concretas. “É importante enquadrar os contratos de diferença e ver como a lacuna no preço dos combustíveis será tratada. Mas já é viável”, afirmou. “Os armadores noruegueses não estão esperando a regulação perfeita. A Odfjell iniciou o contrato com B24 sem nenhum incentivo ou penalidade vigente.” Mas reitera que os donos de carga e operadores portuários “precisam” sinalizar a demanda por opções verdes já.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/05/2026

BRASIL, NORUEGA E HOLANDA QUEREM TER O 1º CORREDOR MARÍTIMO VERDE DO ATLÂNTICO

Parceria trilateral lança estudo de viabilidade para descarbonizar as rotas marítimas entre a América do Sul e a Europa

Por Naiara Bertão, Valor — Brasília

Brasil, Noruega e Holanda apresentaram na segunda-feira (25), na Embaixada da Noruega em Brasília, o primeiro estudo de viabilidade técnica e econômica de corredores marítimos verdes no

Atlântico Sul. O objetivo é desenvolver um plano para o primeiro corredor verde em águas profundas do oceano, conectando a Europa ao Brasil. O transporte marítimo entre as duas regiões foi responsável pela emissão de cerca de 4,7 milhões de toneladas de CO₂e em 2023. Só nas rotas entre Brasil e Noruega, 88 viagens de grandes navios cargueiros lançaram 116 mil toneladas de CO₂e — 77% delas feitas por graneleiros que transportam soja, minério e celulose.



Contêiner, porto, cais — Foto: Pixabay

O documento foi elaborado pela consultoria norueguesa DNV por encomenda do Conselho de Pesquisa da Noruega e é resultado de mais de um ano de cooperação formalizada por um Memorando de Entendimento (MoU) assinado em fevereiro de 2025 entre os ministérios de Clima e Meio Ambiente da Noruega e de Portos e Aeroportos do Brasil. A Holanda aderiu à parceria em janeiro de 2026.

O estudo identificou três rotas prioritárias. A mais emblemática liga o porto de Vila do Conde, no Pará, a Karmøy, na Noruega — corredor responsável por 66% das emissões bilaterais entre os dois países. A segunda conecta Santos a Rotterdam, maior porto da Europa. A terceira une Pecém a Rotterdam, ancorada no programa Global Gateway União Europeia, voltada à exportação de hidrogênio verde, amônia e ferro verde.

Para cada rota, foram avaliados três combustíveis com potencial de emissões líquidas nulas — do poço à esteira: biodiesel (FAME), amônia verde e metanol verde. Operar navios de emissão zero ainda custa entre 43% e 109% a mais do que a operação convencional. O biodiesel leva vantagem imediata por ser um combustível drop-in, utilizável nos motores existentes sem adaptação. Na rota Vila do Conde–Karmøy, entre 2026 e 2040, seu custo total projetado é de US\$ 252 milhões — 43% acima dos US\$ 176 milhões da operação fóssil. A amônia, que exige navios novos com motores bicompostíveis e adiciona US\$ 8 milhões em capital, totaliza US\$ 291 milhões (65% acima). O metanol verde chega a 109% acima da linha de base.

"O estudo nos dá algo mais valioso do que um simples sim ou não. Ele oferece ao Brasil, à Noruega e aos Países Baixos uma base de evidências compartilhadas — não apenas sobre onde as rotas se tornam plausíveis, mas onde os custos permanecem desafiadores, onde a infraestrutura precisa de preparação e onde a incerteza ainda requer atenção. Isso não reduz a ambição. Pelo contrário, a fortalece", disse William Nygaard, coordenador do projeto de cooperação.

Exigência internacional

O que transforma esse diagnóstico em oportunidade é o novo marco regulatório da Organização Marítima Internacional (IMO). O IMO Net-Zero Framework prevê multas de US\$ 100 por tonelada de CO₂e para quem não cumprir metas básicas e de US\$ 380 para os maiores poluidores. Com isso, a frota convencional será forçada a misturar quantidades crescentes de biodiesel ao combustível fóssil, encarecendo sua própria operação. O efeito é expressivo: o sobrecurso do biodiesel verde em relação à linha de base cairia de 86% em 2026 para apenas 8% em 2040; o da amônia, de 104% para 27% no mesmo período.

A escolha dos parceiros está na complementaridade das competências. O Brasil entra com matriz elétrica majoritariamente renovável e ecossistemas industriais próximos a portos estratégicos — seis deles mapeados pelo ICCT como futuros polos de combustíveis verdes: Santos, Rio Grande, Itaqui, Pecém, Açú e Navegantes. A Noruega oferece tecnologia marítima de ponta: aprovou o primeiro terminal de abastecimento de amônia de baixa emissão do mundo e, há duas semanas, sancionou lei que reduz a intensidade emissora de embarcações no Mar do Norte. Os Países Baixos contribuem com a infraestrutura logística de Rotterdam e experiência em tecnologias alternativas.

"O que você encontra no Brasil, especialmente no mercado de energia, combinado com a indústria marítima norueguesa, cria uma cooperação poderosa para a transição em direção à

descarbonização", afirmou Astrid Hoem, secretária de Estado do Ministério do Clima e Meio Ambiente da Noruega, em entrevista exclusiva ao Valor. Para ela, a transição não é só obrigação regulatória. "Quando você é pioneiro na fabricação dessas embarcações de zero emissão, é possível vender essa tecnologia para o mundo." Sobre o principal obstáculo, foi direta: "Ter um modelo de negócios sólido é a parte mais desafiadora."

O problema estrutural é que a maior parte dos graneleiros opera no mercado spot, sem rotas fixas nem contratos de longo prazo — lógica incompatível com os investimentos em infraestrutura e frotas especializadas. O estudo recomenda consórcios com armadores, donos de carga, portos, produtores e governos, além de acordos de compra de longo prazo (offtake agreements). "Agora precisamos que todos os donos de carga estejam preparados para assumir sua parte nessa transição", disse Hoem. "Se querem produtos descarbonizados, também precisam ter transporte descarbonizado."

Do lado brasileiro, o diretor Tetsu Koike, do Ministério de Portos e Aeroportos, rebateu um argumento recorrente: "A questão não é investimento, e a questão não é regulamentação — porque nós a temos", afirmou, citando o Fundo de Marinha Mercante e as legislações de crédito de carbono e hidrogênio de baixo carbono. O gargalo, para ele, é de coordenação. Falta, porém, aprovar uma lei específica para o combustível sustentável de navegação, deixado de fora da lei do combustível do futuro. "Podemos ser o grupo que vai implantar o primeiro corredor verde entre a Europa e o Brasil", disse ao encerrar. "Isso não é pouca coisa. Está nas nossas mãos." Em paralelo ao estudo, os três países preveem lançar ainda em 2026 um edital conjunto de P&D — em parceria com a Finep — da ordem de R\$ 450 milhões, para pesquisa em combustíveis e tecnologias para a rota.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data: 27/05/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

GARIMPEIROS SAQUEIAM A FLORESTA AMAZÔNICA EM BUSCA DE TERRAS RARAS

- Demanda global por minerais usados em veículos elétricos e tecnologia militar impulsiona crime ambiental
- Polícia Federal afirma que operações ilegais têm escala quase industrial, não artesanal

Por *Ana Ionova / Lis Moriconi*

The New York Times - A floresta amazônica vem sendo saqueada há décadas com o objetivo de extrair borracha, madeira e ouro. Agora, os garimpeiros ilegais estão de olho em um novo tesouro: minerais críticos, cobiçados por grande parte do mundo.

Segundo autoridades e especialistas, uma nova fronteira da criminalidade está surgindo na Amazônia brasileira. A demanda global por esses minerais — usados em produtos como veículos elétricos e caças a jato — desencadeou uma onda de mineração ilegal em um dos ecossistemas mais importantes do planeta.



Garimpo de ouro na floresta amazônica perto de Cachoeira do Piria (PA) - Adriano Machado - 13.nov.25/Reuters

Isso se dá num momento em que, cada vez mais, os Estados Unidos e outros países voltam os olhos para o Brasil, que abriga alguns dos maiores depósitos mundiais de minerais essenciais. O intuito é enfraquecer o domínio da China sobre esses recursos estratégicos, necessários para alimentar muitas tecnologias do futuro.

Autoridades brasileiras afirmam que entre os minerais



críticos extraídos de maneira ilegal na Amazônia estão as terras raras, grupo de 17 elementos especialmente importantes, necessários para fabricar ímãs potentes usados em uma variedade ampla de produtos, desde drones até mísseis guiados.

Impulsionado pela transição energética, o mercado global de minerais essenciais está avaliado em mais de US\$ 300 bilhões (R\$ 1,5 trilhões) e deve mais do que dobrar até 2035, de acordo com a previsão da Agência Internacional de Energia.

"A demanda é muito forte —e só aumenta", disse Humberto Freire de Barros, diretor da Polícia Federal para a Amazônia e o meio ambiente.

Ele se recusou a especificar os minerais de terras-raras que são alvo dos garimpeiros ou os grupos criminosos que estão envolvidos no esquema, alegando que há uma investigação policial em andamento. Mas informou que, depois de extraídos, são vendidos no mercado interno ou contrabandeados em navios para a Ásia e a Europa, onde são processados.

Segundo Barros, os minerais críticos são extraídos ilegalmente por grandes empresas de mineração. "O que estamos vendo não é mineração artesanal. São operações em escala quase industrial."

Uma cadeia de suprimentos da ilegalidade

Embora as terras-raras sejam abundantes na crosta terrestre, é difícil extraí-las, separá-las e refiná-las. Os mineradores costumam retirar grandes quantidades de solo misturado com minerais e enviam a matéria-prima para a China, que domina o setor de refino, relatam os oficiais.

Já houve operações policiais envolvendo a extração ilegal de outros minerais essenciais, incluindo o manganês, que é usado em baterias de veículos elétricos.

As autoridades brasileiras declaram que, como em outros tipos de contrabando, a cadeia de suprimentos ilegal em torno dos minerais críticos é extensa, abrangendo setor privado, entes públicos e o crime organizado.

Além dos próprios garimpeiros, companhias e indivíduos servem de fachada legal ao "lavar" os minerais. Às vezes, servidores públicos emitem licenças de mineração sem avaliar os riscos ambientais. Gangues de narcotraficantes transportam minerais. Agentes da alfândega são subornados para fazer vista grossa às exportações ilícitas. Por fim, clientes no exterior compram o material ilegal.

Acredita-se que o Brasil tenha a segunda maior reserva mundial de terras raras, além de quantidades imensas de outros minerais essenciais, como nióbio, lítio e cobalto. O país quer se tornar líder global nessas matérias-primas, mas ainda está a anos de transformar suas reservas em grandes exportações.

Rotas de contrabando de ouro, cocaína e minerais

Na Amazônia, os minerais críticos são extraídos e transportados praticamente da mesma forma que outras mercadorias contrabandeadas. Depois de retirados de regiões no interior da floresta, são transportados por rotas terrestres, fluviais e aéreas que as gangues criminosas também usam para transportar ouro e cocaína.

Rômulo Brandão Neto, agente aduaneiro da Receita Federal, relatou que, quando os minerais chegam aos portos marítimos, muitas vezes são apresentados certificados falsificados, que alegam que o material foi extraído de minas legítimas.

Mas essas minas nem sempre são reais. Em um dos casos, quando Neto verificou imagens de satélite da área, descobriu que não havia nenhum local de extração ali. "É uma mina fantasma", observou.

Neto acrescentou que, em outros casos, os contrabandistas tentam contornar a fiscalização misturando a carga ou rotulando-a como outra coisa —por exemplo, minério de ferro, que, segundo especialistas, tem semelhanças geológicas com alguns minerais críticos.



"Esses sacos de material estão aparecendo em barcaças, e ninguém sabe ao certo do que se trata", disse Robert Muggah, especialista em atividades ilegais na Amazônia e diretor de pesquisa do Instituto Igarapé.

Terras-raras em um ecossistema raro

Estima-se que o Brasil possua entre 19% e 23% das reservas globais de terras-raras, só ficando atrás da China. O país também abriga praticamente todo o nióbio do mundo, mineral usado na produção de aço de alta resistência e baixo peso, necessário para gasodutos ou motores a jato.

O Brasil, os EUA e outros países vêm buscando reduzir sua dependência da China, que controla grande parte da extração e do processamento desses elementos e tem mostrado disposição para restringi-los.

Agora, o aumento da mineração ilegal pode complicar os planos ambiciosos traçados pelo governo brasileiro, que busca construir uma cadeia de abastecimento de minerais essenciais brutos, e pelos Estados Unidos, que fizeram uma oferta agressiva para ter acesso às reservas do Brasil.

A floresta amazônica é crucial para a regulação do clima, pois absorve da atmosfera o dióxido de carbono, que retém calor. Cerca de um quinto da floresta já foi desmatada e, embora a destruição tenha diminuído drasticamente sob o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, cientistas afirmam que a Amazônia corre o risco de atingir um ponto de inflexão, depois do qual áreas vastas podem se transformar.

Grupos ambientais e de direitos humanos ressaltam que a mineração ameaça a saúde da floresta e dos povos indígenas que dela dependem, poluindo rios, contaminando o solo e reduzindo a diversidade da vida selvagem. Também afirmam que essas minas são um dos fatores principais por trás de violações dos direitos humanos, como o trabalho forçado.

Atualmente, o Brasil analisa vários projetos de lei que estabelecem novas regras para a extração de minerais críticos, cujos objetivos são melhorar a rastreabilidade, definir zonas passíveis de exploração e reorganizar a fiscalização do setor.

O governo também está adotando novas medidas para detectar exportações de origem ilegal, usando a mesma tecnologia que já ajudou as autoridades a reprimir o comércio ilegal de ouro, disse Barros, o diretor da Amazônia da Polícia Federal. Isso inclui a criação de um banco de dados de amostras que vincule os minerais a locais específicos.

"Estamos atacando cada elo dessa cadeia de abastecimento criminosa. Nosso objetivo é desmantelá-la", acrescentou.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 27/05/2026*

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: A INOVAÇÃO QUE AINDA NÃO TEMOS

- Não existem meios técnicos para realizá-la na escala e no prazo que o desafio climático exige
- Adaptações anteriores levaram gerações; estamos no início, e não no meio da próxima

A transição energética é, antes de tudo, um problema de inovação. Não existem meios técnicos para realizá-la na escala e no prazo que o desafio climático exige.

Vaclav Smil tem repetido um diagnóstico desconfortável: a civilização moderna assenta-se sobre quatro pilares materiais —cimento, aço, plásticos e amônia— produzidos hoje em escala global à base de combustíveis fósseis. Sem amônia obtida do gás natural, metade da humanidade não seria alimentada; sem coque de carvão, não haveria aço primário; sem fornos a hidrocarbonetos, não haveria cimento; sem petroquímica, não haveria plásticos. A densidade energética das baterias atuais é fração da do diesel, sem o qual ainda não há transporte pesado de longa distância. A captura e o

armazenamento industrial de carbono em operação no mundo somam pouco mais de 0,1% das emissões anuais. Como Smil tem insistido, faltam ao mundo, hoje, alternativas de larga escala que possam ser implantadas de imediato. As transições energéticas anteriores levaram gerações; estamos no início, e não no meio da próxima.

Diante de algo tão necessário e tão demorado, a reação típica do mundo contemporâneo é institucionalizar a inovação. Criam-se discursos, ritos, departamentos, incubadoras, laboratórios, diretorias e métricas. A aposta é clara: se for organizada, a inovação acontecerá. O problema é que a inovação, como a curiosidade ou a admiração, resiste a esse tipo de captura. É frequentemente iconoclasta, desconfortável, avessa a ritos. Não por acaso, muitos inovadores recusaram mecanismos de consagração institucional, como fez Jean-Paul Sartre ao rejeitar o Nobel.

A imagem mostra um parque eólico localizado em uma área florestal. Vários aerogeradores estão dispostos em uma linha ao longo de um caminho que serpenteia pela vegetação densa. O céu está parcialmente nublado e as montanhas são visíveis ao fundo, criando um contraste com a floresta verdejante.



Torres eólicas e áreas desmatadas para a expansão do Complexo Eólico Ventos de Santa Eugênia, localizado em Uibaí (BA), na região da Chapada Diamantina - Rafaela Araújo - 9.mar.25/Folhapress

Os exemplos mais relevantes para o desafio energético confirmam o padrão. As baterias de níquel-hidreto metálico que viabilizaram o veículo híbrido, ao lado de painéis solares de filme fino e de tecnologias de armazenamento de hidrogênio, foram desenvolvidas por Stan Ovshinsky —maquinista autodidata, sem diploma universitário— em laboratório próprio, à margem dos

circuitos acadêmicos. A captura direta de CO₂ atmosférico, hoje peça central dos cenários de neutralidade líquida, foi proposta em 1999 por Klaus Lackner, então físico em Los Alamos, e tratada por mais de uma década como inviável pela comunidade técnica. A célula a combustível PEM, hoje base dos ônibus, caminhões e trens a hidrogênio, foi industrializada por Geoffrey Ballard, que em 1983 redirecionou sua empresa quando a indústria automotiva tratava o hidrogênio veicular como fantasia.

Instituições são meios de transmissão, reificações das ideias e consensos das gerações anteriores que reduzem complexidade e tornam possível sustentar transformações que ocuparão várias gerações. São ponte entre passado e futuro, mas exigem permanente resignificação. O problema é que a forma institucional muitas vezes sobrevive enquanto a substância se esvazia.

De Thorstein Veblen a John W. Meyer e Brian Rowan, repetem-se diagnósticos sobre ritos, títulos e processos que se autonomizam e se desacoplam do conteúdo. A academia, institucionalizada com enorme sucesso como sistema impessoal de produção do saber, frequentemente vê seus rituais operarem como formalidades vazias. Curiosidade genuína e busca obstinada por novas respostas são de difícil institucionalização.

Há casos em que práticas se transformam, mas preservam seu núcleo —como observou Foucault sobre a confissão religiosa, resignificada em terapias e clínicas psiquiátricas—, ou em que o retorno à essência surge em paralelo à institucionalização, como nos movimentos que, em várias artes marciais, reagem à transformação da prática em sistemas de pontos para campeonato ou em modalidades olímpicas.

Infraestrutura precisa de inovação, e inovação precisa de instituições —mas também de algo que elas não sabem produzir bem: relações formativas profundas. Mentorias contemporâneas resolvem problemas pontuais e orientam carreiras. Não formam pessoas. Inovação exige mais: hábitos, disposições, ethos. Como ensinava Aristóteles na ética a Nicômaco, a excelência se forma pelo hábito, não pelo ato isolado.

Talvez seja hora de recuperar algo próximo à relação mestre-discípulo descrita por Werner Jaeger em Paideia: formação por convivência e exemplo, que não separa conhecimento, caráter e modo de vida, única, talvez, capaz de cultivar os hábitos de rigor, paciência e ousadia sem os quais não se dorme com problemas até enxergar saídas que ninguém havia formulado.

A transição energética, a maior reorganização material desde a Revolução Industrial, não será resolvida em comitês de governança nem em indicadores de desempenho trimestrais. Será obra de pessoas formadas nessa convivência e de instituições capazes de uma operação que poucas dominam: reconhecer a inovação onde ela nasce —quase sempre fora delas— e oferecer-lhe abrigo, capital paciente e arcabouço contratual para escalar, sem no caminho domesticá-la.

Eis um dos grandes desafios civilizacionais do nosso tempo: formar pessoas capazes de enxergar o que ninguém formulou e construir as instituições raras que saibam abrigá-las sem domesticá-las.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 27/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PECÉM TOMARÁ CRÉDITOS DE US\$ 123,5 MILHÕES NO BIRD PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E INFRAESTRUTURA

Por Danilo Oliveira - Portos e logística - 27/05/2026 - 20:19

Empréstimos externos, de US\$ 90 milhões e de US\$ 33,5 milhões, para complexo industrial e portuário terão garantia da União.



O plenário do Senado autorizou, na última semana, a contratação de dois empréstimos, que totalizam US\$ 123,5 milhões, para o Complexo do Pecém (CE) junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Bird), e que contarão com garantia da União. O principal, de US\$ 90 milhões, será destinado ao financiamento de parte do Programa de Transição Energética do empreendimento. Os créditos externos serão tomados por intermédio da Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Cipp S/A), empresa estatal não dependente do estado do Ceará.

Na prática, o Senado liberou a União a conceder garantia à Cipp S/A nas duas operações de crédito no exterior. De acordo com a resolução do empréstimo de maior valor, estão previstas liberações de aproximadamente US\$ 14 milhões em 2026; US\$ 34,2 em 2027; US\$ 29 milhões em 2028; US\$ 11,5 milhões em 2029 e US\$ 1,1 milhão em 2030. O valor da contrapartida é de US\$ 10 milhões.

O contrato já havia sido aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde a matéria foi relatada pelo senador Camilo Santana (PT-CE). Segundo o parecer do relator, os recursos devem apoiar a implantação de estruturas voltadas à capacitação, pesquisa, inovação e desenvolvimento da cadeia do hidrogênio verde (H2V) no entorno desse complexo industrial e portuário.

O prazo total dessa operação será de até 300 meses, com 66 meses de prazo de carência, contados a partir da aprovação do contrato pela diretoria do Bird. O prazo de amortização será de até 234 meses. O pagamento dos juros e das amortizações será semestral.

Pecém Verde

O Senado aprovou um segundo contrato de empréstimo entre a Cipp e o Bird, no valor de US\$ 33,5 milhões, para o complemento do programa 'Pecém Verde', voltado à consolidação do complexo como polo de descarbonização industrial e transição energética. De acordo com Santana, o contrato prevê investimentos em infraestrutura sustentável, produção de H2V, eficiência energética, logística de baixo carbono e modernização ambiental. A matéria também já havia sido aprovada pela CAE. Para essa transação, não haverá contrapartida.

As liberações previstas para esse segundo empréstimo são de US\$ 1,8 milhão em 2025, US\$ 12,2 milhões (2026), US\$ 11,3 milhões (2027); e US\$ 8,2 milhões (2028). O prazo total é de 360 meses, dos quais 102 meses de prazo de carência, contados a partir da aprovação do contrato pela diretoria do Bird. O prazo de amortização é de 258 meses, com periodicidade de pagamento dos juros e das amortizações.

O prazo máximo para o exercício das duas autorizações é de 540 dias, contados a partir da entrada em vigor das resoluções. Caso ocorram, antes da assinatura do contrato, alterações nas condições financeiras do empréstimo autorizado que impliquem ônus superiores aos previstos na resolução, será exigida nova autorização do Senado.

A administração de Pecém destacou que os recursos vão viabilizar uma infraestrutura moderna e integrada, fundamental para o desenvolvimento da cadeia do hidrogênio verde e para a consolidação do complexo como um hub internacional de energia limpa e logística sustentável. "Estamos preparando o Ceará para atrair novos investimentos, ampliar a competitividade industrial, gerar empregos qualificados e ocupar uma posição de protagonismo na transição energética global", afirmou o presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2026

JURUÁ LANÇA BARCAÇA PARA TRANSPORTE DE MINÉRIO DA LHG MINING

Da Redação Indústria naval 27/05/2026 - 18:37



O Estaleiro Juruá, em Iranduba, na região metropolitana de Manaus (AM), lançou ao rio uma barcaça para transporte de minério. Financiada com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), a embarcação faz parte do projeto de R\$ 3,2 bilhões, que prevê a construção de 400 barcaças e oito empurradores para o transporte de minérios de ferro e manganês pelos rios Paraná e Paraguai. O lançamento ao rio foi acompanhado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e por sua comitiva, que cumpriram agenda no Amazonas, nesta quarta-feira (27). A encomenda é da Lhg Mining, empresa do grupo J&F.

De acordo com Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), gestor do FMM, do total do financiamento aprovado, R\$ 230 milhões foram liberados para o estaleiro Juruá, que já entregou 27 das 128 barcaças que fará e tem outras 51 estão em construção. Segundo o banco de fomento, 72 embarcações incluídas no projeto já foram entregues e estão em operação e 98 do mesmo tipo, além de seis empurradores, que estão em de produção em quatro estaleiros as regiões Norte e Nordeste, com previsão de entregas em até quatro anos.

As barcaças e empurradores serão usados no escoamento de minérios extraídos em Corumbá, no Mato Grosso do Sul, até o terminal marítimo de Nova Palmira, no Uruguai, num trajeto de 2.500 quilômetros pelo Rio Paraguai. No terminal uruguaio, o produto será transbordado para navios de longo curso, para ser exportado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2026

IRANI BERTOLINI PEDE A LULA MELHORIAS NOS ACESSOS A PORTOS E DRAGAGEM DE RIOS DA REGIÃO NORTE

Por Nelson Moreira *Portos e logística* 27/05/2026 - 18:24



Durante cerimônia em seu estaleiro, presidente do grupo trouxe demandas por asfaltamentos nos acessos aos portos de Santarém e Miritituba, além da BR-364, que dá acesso ao terminal de Porto Velho

O diretor-presidente do Estaleiro Beconal (AM), Irani Bertolini, aproveitou a presença o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em Manaus, para pedir publicamente investimentos na infraestrutura de acesso rodoviário aos portos da região e dragagens nas hidrovias. Entre as demandas, ele destacou a

necessidade de terminar o asfaltamento num trecho de cerca de 30 quilômetros para chegar ao Porto de Santarém, no Pará.

“Há cinco anos estamos pedindo que o trecho seja asfaltado”, ressaltou durante cerimônia relativa à construção de 18 barcaças encomendadas ao Beconal que integram o programa Mar Aberto do Sistema Petrobras. O evento foi realizado no estaleiro do grupo Bertolini na manhã desta quarta-feira (27).

Na ocasião, Bertolini citou o trecho da estrada que dá acesso ao Porto de Miritituba, também no Pará. Segundo ele, os caminhões percorrem até mil quilômetros em estrada asfaltada e, quando se aproximam do terminal, precisam cruzar 10 quilômetros ainda de terra, o que causa dificuldade e até acidentes. “O caminhão tem dificuldade de subir a estrada, tomba e enfrenta de 30 a 40 quilômetros de filas para ser descarregado no porto”, relatou.

Bertolini reclamou também das condições para chegar ao terminal de Porto Velho, em Rondônia, pela BR-364, por causa de um trecho de cerca de 20 quilômetros sem asfalto. Segundo ele, a melhoria das estradas que dão acesso aos portos não seriam obras grandes e trariam ganhos importantes para a logística de transporte da região. “Essas coisas são muito importantes para nós, que vivemos aqui na Amazônia”, disse ao presidente.

O empresário pediu ainda atenção à manutenção dos rios da região, lembrando que precisam, para serem navegáveis e usados para o transporte de cargas e de passageiros durante todo o ano, apenas de dragagens nas épocas de seca e de sinalização. “Não são obras caras. Só queremos a pequena infraestrutura que vai ajudar muito a Amazônia”, reforçou.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/05/2026

PETROBRAS INVESTIRÁ R\$ 2,5 BILHÕES PARA AMPLIAR EM 20% PRODUÇÃO NO CAMPO DE URUCU, NO AM

Da Redação *Economia* 27/05/2026 - 17:04



A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, anunciou, nesta quarta-feira (27), em Manaus (AM), que a empresa vai investir R\$ 2,5 bilhões em cinco anos para ampliar a produção de petróleo e de gás no Campo de Urucu, a maior reserva petrolífera terrestre conhecida do Brasil, localizada em Coari, no Amazonas. Segundo Magda, o campo produz diariamente, em média, 105 mil barris de petróleo e óleo equivalente.

“Teremos a possibilidade de aumentar a produção em 20%,”

que vão gerar mais gás, mais empregos e mais renda para toda a região”, disse Magda, que participou de agenda no Amazonas com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Magda informou que os investimentos, que serão os primeiros feitos em Urucu em 10 anos, incluem a abertura de 22 novos poços, que se juntarão aos cerca de 70 já em operação, para, além de aumentar a produção, buscar novas jazidas. Ela explicou que o Amazonas já é o terceiro maior estado em produção de gás do Brasil, com 13 milhões de metros cúbicos (m³) por dia.

Segundo a executiva, esse gás alimenta as termelétricas da região, que são responsáveis por 60% do fornecimento da eletricidade consumida em Manaus e em cidades vizinhas. Além disso, explicou, Urucu é responsável por 80 mil botijões diários de gás liquefeito de petróleo (GLP), o gás de cozinha, que abastecem a região Norte e parte do Nordeste.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2026

COM LULA, PETROBRAS CONFIRMA R\$ 303 MILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DE 18 BARCAÇAS NO BECONAL

Por Nelson Moreira Indústria naval 27/05/2026 - 16:45



Em evento em Manaus, presidente projetou que, em breve, número de trabalhadores na indústria naval brasileira deve superar os 75 mil atuais e atingir a marca de 100 mil profissionais

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, anunciaram nesta quarta-feira (27), em cerimônia na sede do Estaleiro Bertolini, em Manaus (AM), investimentos de R\$ 303,5 milhões na construção das 18 barcaças para transporte de óleo do programa Mar Aberto do Sistema Petrobras. Será a primeira vez que o estaleiro construirá barcaças para serem usadas fora da Amazônia e para navegarem no oceano, transportado óleo para abastecer petroleiros fundeados em portos de Belém (PA), do Rio de Janeiro, de Santos (SP), de Paranaguá (PR) e de Rio Grande (RS).

A contratação das embarcações será feita em parte diretamente pela Petrobras e em parte pela Transpetro, subsidiária da empresa responsável por sua logística de transporte. De acordo com a presidente da petroleira, a encomenda vai gerar cerca de 3.300 empregados diretos e indiretos, dos quais 835 diretamente no estaleiro amazonense. Segundo Magda, a opção pelo estaleiro amazonense faz parte da estratégia da empresa de apoiar a indústria naval brasileira e, ao mesmo tempo, reduzir custos operacionais. “Estamos trabalhando em redução de custos, geração de riqueza e geração de renda. Já estamos com 75 mil empregos na indústria naval brasileira”, afirmou.

Ela explicou que a Petrobras tem em carteira 48 embarcações de vários tamanhos, de embarcações de apoio a navios para transporte de petróleo e gás, e disse que a opção por construir em estaleiros brasileiros visa também a redução dos preços na ponta, na hora de entregar seus produtos aos consumidores no país. “Para não onerar os consumidores, resolvemos construir no país”, afirmou Magda. A frota da Petrobras, além das alocadas à Transpetro, conta com mais de 400 embarcações.

No evento, Lula defendeu a construção de embarcações da Petrobras em estaleiros brasileiros, afirmando que essa estratégia faz parte de um projeto de soberania nacional e de desenvolvimento de tecnologia própria e de geração de empregos qualificados. “Se a gente não fizer essas barcaças aqui, a gente não gera emprego, não gera conhecimento tecnológico, não gera profissionais qualificados”, disse, referindo-se à encomenda feita ao Estaleiro Bertolini (AM).

O presidente ressaltou que será a primeira vez que a empresa amazonense fará barcaças que serão usadas também no mar, o que classificou como um avanço para o Brasil e para a indústria naval. Lula



afirmou ainda que a opção por comprar de empresas brasileiras deve ser sempre a preferencial pela Petrobras e que o país só deve importar aquilo que não produz ou aquilo que não sabe fazer.

Ele disse que, no caso das barcaças encomendadas, o Estaleiro Bertolini está habilitado a competir com qualquer empresa estrangeira e que o Brasil tem todas as condições para ter uma indústria naval própria. “Quando a gente percebe que vocês adquiriram a expertise melhor do que de onde a gente importava, a gente não tem por que importar. O minério de ferro é nosso, a siderúrgica é nossa, a Petrobras é nossa. Por que a gente tem que comprar dos outros?”, indagou.

O presidente defendeu também a importância de usar o potencial da Petrobras como estratégicos para a economia brasileira, citando que, se encomendasse as barcaças em outro país, ela poderia até economizar. Ele ressaltou que a petroleira não pode pensar só nela como empresa, mas como fator de desenvolvimento para o Brasil. “A Petrobras tem que pensar no Brasil, porque o Brasil é que o dono da Petrobras, e não ela que é dona do Brasil”, declarou.

Rumo aos 100 mil trabalhadores

Lula destacou ainda que as encomendas da petroleira têm sido fundamentais para a reativação da indústria naval brasileira. Disse que, em parte, graças a elas já há 75 mil pessoas empregadas em vagas qualificadas no setor e que sonha que, em breve, esse número chegará a 100 mil. O presidente ressaltou também a importância do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a produção naval e para o Brasil, citando que nos sete anos anteriores a seu governo foram investidos R\$ 22 bilhões do fundo setorial em novas construções e que, em pouco mais de três anos desde que tomou posse, os desembolsos passam de R\$ 88 bilhões. “Isso significa quatro vezes mais empregos, quatro vezes mais barcaças, quatro vezes mais navios, quatro vezes mais Petrobras”, disse.

A construção das 18 barcaças no Estaleiro Betolini faz do Programa Mar Aberto, para ampliar e renovar sua frota própria de navios, que visa redução de custos logísticos e geração de novos negócios. O Programa prevê a construção de 96 embarcações até 2030, com investimentos de R\$ 34,8 bilhões. A Petrobras informou que gasta cerca de R\$ 300 milhões por ano na contratação de empresas terceirizadas para transporte e abastecimento de bunker nos principais portos do país. Com o aumento da frota própria e a concentração do armazenamento e da distribuição do combustível marítimo pela Transpetro, a expectativa da companhia é que o Sistema Petrobras reduza esses custos logísticos.

Além das 18 barcaças, a Transpetro contratou também 18 empurradores para atuar no fornecimento e na logística do combustível marítimo em alguns dos principais portos brasileiros. Juntos, segundo a petroleira, esses investimentos somam R\$ 628 milhões, sendo, além dos R\$ 303,5 milhões para a construção das 18 barcaças no estaleiro amazonense, R\$ 325,3 milhões para construir 18 empurradores no estaleiro INC — Indústria Naval Catarinense, localizado em Navegantes (SC).

Especificações

As barcaças, sem propulsão própria, serão movimentadas pelos empurradores, com operação sincronizada com velocidade de até seis nós, aproximadamente 11 quilômetros por hora. Dez delas terão capacidade de três mil toneladas de porte bruto (TPB), enquanto as outras oito terão capacidade de dois mil TPB.

As unidades terão até 70 metros de comprimento, 16 metros de boca e 4,5 metros de calado, com possibilidade de transportar diferentes combustíveis em tanques dedicados ou segregados. Também poderão operar com energia elétrica em terra e usar energia solar.

Os empurradores, responsáveis pela manobra do conjunto, terão até 18,7 metros de comprimento, 9,2 metros de boca, 3,7 metros de calado e potência de 450 kW, com tração de até 13 toneladas e autonomia de cinco dias de navegação contínua. As embarcações contam com tecnologias que ampliam a precisão das operações, sobretudo em áreas restritas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2026

ARTIGO - A BR-319 NÃO RESOLVE A CEGUEIRA LOGÍSTICA SOBRE A AMAZÔNIA

Por *Marcello Di Gregorio* Opinião 27/05/2026 - 17:06



A BR-319 é um dos temas mais emocionalmente explorados da infraestrutura brasileira. A cada novo ciclo político, a rodovia reaparece como promessa, bandeira eleitoral ou símbolo de integração nacional. Mas, enquanto o debate se concentra no asfalto, o verdadeiro problema logístico do Amazonas segue sem enfrentamento estrutural. E existe uma pergunta que precisa ser feita sem rodeios: por que o governo insiste em vender a BR-319 como solução, enquanto ignora a infraestrutura que efetivamente sustenta o Amazonas todos os dias?

Quero ressaltar que não levanto uma bandeira contra a BR-319. A rodovia pode cumprir papel importante de mobilidade regional e integração terrestre. O problema é transformá-la em solução única enquanto o governo segue negligenciando a infraestrutura que efetivamente sustenta o Amazonas: a navegação.

A economia da região não espera discursos. O Polo Industrial de Manaus faturou R\$ 58,2 bilhões no primeiro trimestre de 2026, com crescimento de 2,24% e mais de 129 mil empregos diretos, segundo a SUFRAMA. Trata-se de uma operação industrial de escala nacional que depende, majoritariamente, dos rios para abastecimento e escoamento. E é justamente aí que mora a contradição.

Enquanto Brasília acelera anúncios para a BR-319 com mais de R\$ 1 bilhão em obras autorizadas no Amazonas neste ano, incluindo a rodovia, a principal infraestrutura logística amazônica continua sem uma política estrutural compatível com sua relevância econômica. Onde está o programa permanente de dragagem de manutenção? Onde está a modernização robusta da sinalização náutica? Onde está o monitoramento hidrológico preditivo? Onde está a estratégia logística de adaptação climática?

Nos últimos anos, secas severas deixaram claro que eventos extremos já não são exceção. São variáveis permanentes de planejamento. E ainda assim, a resposta pública segue baseada em improviso, medidas emergenciais e decisões fragmentadas.

A BR-319 virou símbolo político. Mas infraestrutura séria não se constrói com simbolismo. A própria condução recente do tema evidencia isso. O governo acelerou movimentos para avançar com a rodovia em 2026, enquanto o projeto continua cercado por controvérsias regulatórias, ambientais e judiciais. O ponto aqui não é ambientalizar o debate, mas racionalizá-lo: por que existe tanta urgência política para o asfalto e tão pouca para tornar resiliente a logística que já move o Amazonas?

O erro histórico do Brasil é olhar a Amazônia com a lógica de outras geografias. Nenhuma economia eficiente escolhe um único modal como resposta estrutural. Os sistemas logísticos mais competitivos do mundo operam com integração, previsibilidade e inteligência territorial. No Amazonas, insistimos em um debate ideológico, quando o desafio é técnico.



A pergunta correta não é se a BR-319 deve ou não avançar, mas é questionar por que a multimodalidade ainda não virou política pública. Sem hidrovias resilientes, terminais eficientes, previsibilidade operacional e integração logística, nenhuma estrada resolverá sozinha o isolamento da região. O Amazonas não precisa de promessas de campanha. Precisa de planejamento.

Marcello Di Gregorio é diretor-geral do Super Terminais e mestre em Logística e Gestão Portuária pela Universitat Politècnica de València, com pesquisa focada em infraestrutura portuária adaptativa e resiliência logística na Amazônia.

JBS VAI OPERAR DUAS NOVAS LINHAS DE LONGO CURSO A PARTIR DE ITAJAÍ

Da Redação *Portos e logística* 27/05/2026 - 11:55



A JBS Terminais vai operar, a partir de junho, duas novas linhas de longo curso ligando o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, à costa leste das Américas do Sul e do Norte e ao Mediterrâneo: a UCLA/Gulf to Saec String 1 e a Bossa Nova/Sirius 1. A primeira, informou a empresa, vai conectar Itajaí à costa leste dos Estados Unidos, com escalas no Caribe e no norte da América do Sul. A segunda fará conexões com a Europa, com paradas em Algeciras, na Espanha, e à África, no porto de Tanger, no Marrocos. O anúncio pela operadora do terminal catarinense ocorreu nesta quarta-feira (27).

De acordo com a JBS Terminais, para operar as novas linhas e ampliar suas operações em Itajaí, serão investidos cerca de R\$ 9 milhões na compra de 25 caminhões para uso exclusivo no porto, no transporte de contêineres ao cais, o que garantirá à empresa o controle de 100% de seus serviços no terminal. A entrega dos veículos, explicou a companhia, está prevista ainda para maio e a entrada em serviço será gradual, em junho.

Com as duas novas linhas regulares, a JBS Terminais passará a operar 12 rotas a partir de Itajaí com destinos na Ásia, na Europa, em toda a América, no Oriente Médio e na África, principalmente para transporte de carnes e outras cargas refrigeradas. O terminal da empresa no porto catarinense tem 180 mil metros quadrados de área operacional, 1.030 metros de cais, quatro berços com 14 metros de profundidade, 1.705 tomadas para contêineres refrigerados e oito portões reversíveis.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/05/2026

AUGUSTO FRANCISCO NETO E KARL UNGER - VOITH HYDRO

Executivos 27/05/2026 - 19:32



O grupo Voith, do setor de desenvolvimento de tecnologia, anunciou nesta terça-feira que Karl Unger é seu novo Chief Financial Officer (CFO) para a América do Sul. Além disso, informou que Augusto Francisco Neto foi nomeado Chief Operating Officer (COO) da Voith Hydro, empresa do grupo.

De acordo com o grupo, Francisco Neto tem mais de duas décadas de trajetória na empresa e cerca de 30 anos de experiência nos setores de geração de energia e gestão de projetos. No Voith, o executivo ocupou posições de liderança em diferentes frentes do negócio, na gestão de

equipes multidisciplinares, em ambientes globais e no gerenciamento de projeto ligados a soluções eficientes e sustentáveis.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 26/05/2026

MARINHA INTENSIFICA AÇÕES CONTRA A SECA NA AMAZÔNIA

Da Redação *Navegação* 26/05/2026 - 20:11



A Marinha anunciou, na última segunda-feira (25), que vai intensificar a execução de plano de ação voltado ao enfrentamento da seca na Amazônia com foco nos estados do Amazonas e de Rondônia, diante da probabilidade, levantada por entidades que fazem análises climáticas, de estiagem severa na região no segundo semestre de 2026.

As medidas previstas incluem levantamentos hidrográficos, divulgação de informações à comunidade marítima e fluvial e preparação logística de meios navais, equipamentos e efetivo militar, em ações integradas com os governos federal,

estadual e municipais e instituições e empresas ligadas à navegação.

Segundo o comandante do 9º Distrito Naval, vice-almirante André Luiz de Andrade Felix, o objetivo é prever impactos da estiagem e garantir condições seguras de navegação nos rios da região. Para isso, serão feitos levantamentos hidrográficos em pontos considerados críticos e atualizadas as plantas batimétricas.

Segundo o diretor do Centro de Hidrografia e Navegação do Noroeste (CHN-9), capitão de fragata Fábio Luis Moreira Jacobucci Bambace, os levantamentos serão intensificados em trechos usados por navios de grande porte, como a Passagem do Tabocal e a Enseada do Madeira, no Rio Amazonas, e as ilhas Trocari e Jussara, no Rio Solimões, além de pontos do Rio Madeira.

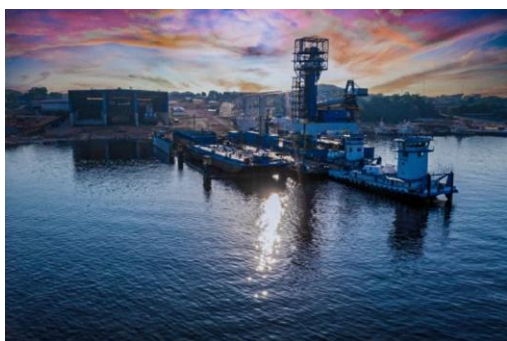
A força naval informou que mantém meios, pessoal e material para apoio às comunidades ribeirinhas e lembrou que, em operações anteriores, atuou no transporte de água potável, cestas básicas e suprimentos para cidades que ficaram isoladas por causa da seca. Explicou ainda que as ações previstas no Plano de Ação poderão ser ampliadas de acordo com o comportamento e a tendência dos rios da Bacia Amazônica ao longo do ano

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2026

LULA ANUNCIARÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 2,8 BILHÕES DA PETROBRAS E DA TRANSPETRO NO AMAZONAS

Da Redação Indústria naval 26/05/2026 - 19:06



O presidente da Luiz Inácio Lula da Silva anunciará, nesta quarta-feira (27), no Estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia, em Manaus, no Amazonas, R\$ 2,8 bilhões em investimentos da Petrobras e da Transpetro no estado. Os recursos destinam-se ao fortalecimento da indústria, da logística de combustíveis e da produção de petróleo e gás no estado.

Serão anunciadas liberações para projeto de construção de 18 barcaças destinadas ao transporte de combustíveis. Além disso, Lula vai anunciar a retomada de investimentos da Petrobras na produção de Urucu, maior reserva terrestre de petróleo e de gás natural operada pela empresa, com previsão de cerca de R\$ 2,5 bilhões para perfuração de novos poços.

Também nesta quarta-feira, o presidente fará visita técnica ao Estaleiro de Juruá e acompanhará o lançamento de barcaças. Lula será acompanhado pela presidente da Petrobras, Magda Chambriard, pelo presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, e pelo ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2026

CONAB DESTACA ARCO NORTE COMO PRINCIPAL ROTA DE ENTRADA E SAÍDA DE PRODUTOS AGROPECUÁRIOS

Da Redação *Portos e Logística* 26/05/2026 - 19:48



O terceiro volume do Anuário Agrologístico, divulgado nesta terça-feira (26) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), destacou que os portos do Arco Norte passaram a ser os principais eixos de entrada de adubos e fertilizantes no país, ultrapassando o volume verificado em Paranaguá. Segundo a publicação, a mudança foi iniciada em 2024 e se consolidou no ano passado, quando foram registradas 13,36 milhões de toneladas desembarcadas em terminais da região, contra 10,89 milhões de toneladas no porto do Paraná.

De acordo com o levantamento, de 2021 a 2025 foi registrada alta de 62,7% nas importações de fertilizantes pelo complexo portuário do Arco Norte e queda de 0,8% em Paranaguá. O superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Guth, creditou os resultados no segmento às melhorias das condições de infraestrutura nos portos do Norte, à proximidade com as principais regiões produtoras de grãos e fibras do país e à possibilidade de fretes de retorno.

O anuário informa que foram desembarcadas em Itaqui, no Maranhão, 34% do volume de fertilizantes que passaram pelo conjunto dos portos, enquanto a participação de Santarém, no Pará, foi de 22%, principalmente de cargas oriundas do Pará, do Mato Grosso e do oeste de Tocantins. Já o porto de Salvador respondeu por 21% das importações, visando o atendimento à região do Matopiba, particularmente o oeste baiano, grande produtor de algodão, soja e milho.

O presidente da Conab, Sílvio Porto, avaliou que a consolidação do Arco Norte como eixo de escoamento dos produtos agropecuários traz desafios para o setor público e preocupação com a expansão agropecuária na Amazônia e com a possibilidade de desmatamento e conflitos agrários. Segundo ele, o Anuário permite a análise mais ampla do fluxo das mercadorias e dos impactos nos territórios.

Porto afirmou que a Conab tem percebido nos últimos 10 anos o deslocamento da movimentação do sul para o norte do Brasil. Segundo ele, parte do Centro-Norte tem assumido relevância na saída dos grãos e se aproveitado da logística para a importação dos fertilizantes, em especial o potássio, ureia e fosfatado. “Antes todo o grão do Mato Grosso saía ou por Paranaguá ou, principalmente, por Santos”, explicou.

O diretor de operações e abastecimento da Conab, Arnaldo de Campos, disse que um dos fatores que explicam essa alta é a possibilidade do frete de retorno, que diminui o custo logístico. “Movimenta-se em direção aos portos com os grãos e retorna-se para as regiões produtoras com os fertilizantes”, explicou.

De acordo com a Conab, a maior entrada de adubos e fertilizantes pelo Arco Norte é influenciada pelo fato de os portos da região se firmarem como principal escolha para o escoamento de milho e soja em grãos para o mercado internacional. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), as exportações de grãos pelos portos do Arco Norte saíram de 36,56 milhões de toneladas em 2021 para 58,06 milhões de toneladas em 2025, com alta de 59%.

O maior crescimento foi registrado no porto maranhense de Itaqui, de 11,55 milhões de toneladas em 2021 para 20,14 milhões de toneladas em 2025, com elevação de 74%. Na sequência, aparece o porto de Barcarena, no Pará, por onde em 2021 foram escoados 12,14 milhões de toneladas e, em 2025, o volume chegou a 16,03 milhões de toneladas.

Já a movimentação em Itacoatiara, no Amazonas, passou de 3,83 milhões de toneladas em 2021 para 11,02 milhões de toneladas em 2025, com alta de 188% no período. “Essa evolução ocorre em

razão dos investimentos realizados tanto nos portos, como nos acessos, usando os diversos modos, seja rodovia, hidrovia ou ferrovia”, informou Thomé Guth.

Ainda segundo dados do MDIC, as exportações acumuladas de soja atingiram, no ano passado, 108,18 milhões de toneladas, 9,48% a mais em comparação com as registradas em 2024. Desse volume, 36,2% foram escoadas pelos portos do Arco Norte, seguidos pelo Porto de Santos, por onde foram movimentadas 32% das exportações, e por Paranaguá, responsável por 13,4% dos embarques.

O estado de Mato Grosso continuou como principal exportador da oleaginosa com 32,06 milhões de toneladas. Ele é seguido por Goiás, com 12,94 milhões, pelo Paraná, com 11,29 milhões, pelo Rio Grande do Sul, com 8,29 milhões, e por Mato Grosso do Sul, com 6,12 milhões.

Já as vendas ao mercado externo de milho em 2025 chegaram a 40,98 milhões de toneladas, 3% acima do registrado no ano anterior. Mato Grosso participou com 56% do total das exportações e Goiás com 11% das vendas internacionais, e o escoamento foi majoritariamente pelo Arco Norte, com 48% do volume saindo pelos terminais da região, seguidos por Santos, com 36,9%, e por Paranaguá, com 10,4%.

No caso de milho e soja em grãos produzidos no Matopiba, o porto de Itaqui, no Maranhão, se destacou com a quase totalidade do volume exportado. Mas o Anuário registra queda nas exportações de milho produzido na região pelo terminal maranhense, de 5,57 milhões de toneladas em 2023 para 2,73 milhões de toneladas em 2024 e 1,41 milhão de toneladas no ano passado. Segundo a análise da Conab, essa queda pode ser explicada pelo aumento do consumo doméstico impulsionado pela produção de etanol de milho após a implantação de usinas em estados no Nordeste.

A publicação traz ainda informações sobre a evolução da movimentação pelos principais modais na exportação de grãos de 2010 a 2025. O hidroviário passou de 8% para 15%, e o ferroviário caiu de 53% para 38%. “Mesmo com investimentos em ferrovias e hidrovias, o modal rodoviário já está estabelecido e, em momentos de estresse, é mais utilizado pelos produtores para escoar a produção”, explicou Thomé Guth.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/05/2026

FABRÍCIA SOUZA –EM 1º DE JUNHO O CARGO DE DIRETORA-EXECUTIVA FINANCEIRA (CFO) DA EMPRESA VLI

Executivos 26/05/2026 - 18:42



A VLI anunciou, nesta terça-feira (26), que Fabrícia Gomes de Souza assumirá em 1º de junho o cargo de diretora-executiva financeira (CFO) da empresa. Formada em engenharia civil pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), ela tem MBA Executivo pela Coppead/UFRJ e formação para conselheiros pelo IBGC.

A executiva tem mais de 30 anos em posições de alta gestão em grandes grupos empresariais nas áreas de finanças corporativas, governança corporativa, operações e logística, tendo atuado na CSN, na MRS Logística e na Wilson Sons.

Fabrícia Gomes de Souza, que era conselheira independente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) substituiu Fábio Marchiori, que estava acumulando o cargo com o de CEO da VLI.

De acordo com a VLI, entre os desafios da executiva estão manter a organização contábil, fiscal e financeira das empresas que compõem o grupo e fortalecer controles e a digitalização dos processos-chave. Além disso, caberá a ela a execução da estratégia da companhia com decisões baseadas em fundamentos de criação de valor e de sustentabilidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/05/2026

'CMA CGM NOTRE DAME' SERÁ MAIOR PORTA-CONTÊNERES MOVIDO A GNL SOB BANDEIRA FRANCESA

Da Redação Indústria naval 26/05/2026 - 20:17



O grupo de origem francesa CMA CGM anunciou, nesta terça-feira (26), que recebeu o Notre Dame, um porta-contêineres movido a gás natural liquefeito (GNL), com capacidade para 24.212 TEUs e o primeiro de uma série de 10 semelhantes, como parte do projeto de alcançar emissões zero de carbono até 2050. Construído em Xangai, na China, o navio, segundo a empresa, é o maior do tipo que operará sob bandeira francesa, já está navegando em direção à França e será batizado em 2 de julho na cidade Le Havre.

De acordo com a armadora, a embarcação tem 400 metros de comprimento, 62 metros de largura e 75 metros de altura e é equipada com sistemas de inteligência artificial de ponta, navegação digital e tecnologias de eficiência energética projetadas para aprimorar o desempenho operacional e apoiar a descarbonização do transporte marítimo. O navio será usado no serviço French Asia Line (FAL), que liga a Ásia ao norte da Europa.

Na rota, o Notre Dame fará um ciclo de viagem com média de 102 dias com escalas nos portos de Ningbo, Xangai e Yantian, na China, Singapura, Le Havre, na França, Roterdã, na Holanda, Hamburgo, na Alemanha, e Tânger, no Marrocos. A rota é considerada um dos principais corredores comerciais do mundo e fundamental para o abastecimento das economias europeias.

A CMA CGM informou que, além do sistema de propulsão a GNL, o navio conta com equipamentos projetados para reduzir seu impacto ambiental em todas as operações, incluindo sistema de para-brisa aerodinâmico que diminui o consumo de energia e um tanque de GNL de 18.600 metros cúbicos que garante autonomia nas rotas de longa duração. Além disso, é equipado com sistemas de gestão de energia, especialmente para alimentação e ventilação de contêineres refrigerados, com capacidade para 1.600 tomadas.

A armadora explicou que a inteligência artificial embarcada permite aprimorar o desempenho operacional, com ponte de comando digitalizada que fornece às tripulações ferramentas de navegação em tempo real, aprimoradas por sistemas de realidade aumentada. Eles fornecem, entre outras informações, previsão de trajetória e recursos de visualização em 360 graus que aumentam a segurança nas manobras, principalmente em operações portuárias.

A inteligência artificial integrada possibilita também otimizar rotas, ajustar a velocidade e controlar o consumo de energia. Esses sistemas são conectados aos Centros de Frota da CMA CGM em Marselha, na França, Miami, nos Estados Unidos, e Singapura, que monitoram continuamente a frota e auxiliam as tripulações na tomada de decisões operacionais.

O CMA CGM Notre Dame é operado por 30 marinheiros e, como será usado em viagens longas, conta com instalações que incluem espaços pessoais modernos, conectividade permanente de alto desempenho e alojamentos para garantir o conforto da tripulação. De acordo com a empresa, outros nove embarcações da série com as mesmas características serão entregues até 2028.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2026

CSAV INFORMA PREJUÍZO DE US\$ 82,9 MILHÕES NO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 202

Da Redação Navegação 26/05/2026 - 20:26



A Companhia Sud Americana de Vapores (CSAV), que tem 30% de participação na alemã Hapag-Lloyd, informou ter prejuízo de 82,9 milhões de dólares no primeiro trimestre de 2026, puxado pelo desempenho da sócia germânica. Segundo informe da empresa, a Hapag-Lloyd encerrou o período com Ebitda de 494 milhões de dólares, Ebit negativo de 157 milhões de dólares e recuo de 256 milhões de dólares no lucro líquido.

De acordo com a CSVA, os resultados foram impactados principalmente pela queda nas tarifas de frete. No caso da Hapag-Lloyd, a redução foi de 9,6% e houve ainda queda de 0,7% no volume transportado devido a interrupções operacionais causadas por condições climáticas adversas no norte da Europa e na América do Norte em janeiro e fevereiro, além de restrições de trânsito no Mar Vermelho, no Estreito de Ormuz e no Golfo Pérsico.

Roberto Larraín, CEO da CSAV, explicou que a instabilidade no Oriente Médio continua a pressionar as cadeias de suprimentos globais, com impacto significativo nos custos das operações da Hapag-Lloyd. Ele previu, no entanto, redução dos gastos nos próximos meses, mas com defasagem em relação ao ano passado. “Para os próximos trimestres, esperamos uma perspectiva melhor em termos de volumes e o início da redução de parte dos custos aumentados”, acrescentou.

A CSAV informou ainda que sua Assembleia Geral Ordinária de Acionistas, realizada em 27 de abril, aprovou a distribuição de dividendos 387 milhões de dólares e 83,2 milhões de dólares. Os valores correspondem a 100% dos lucros do exercício fiscal de 2025 e ao saldo dos lucros acumulados em períodos anteriores.

Mesmo com o resultado negativo no primeiro trimestre, a Hapag-Lloyd manteve sua previsão de lucro em 2026, com expectativa de Ebitda entre 1,1 bilhão de dólares e 3,1 bilhões de dólares e Ebit de até 500 milhões de dólares. Além disso, mantém o processo de compra da companhia de navegação israelense ZIM, aprovada pelos acionistas em 30 de abril e em fase de aprovações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2026

CONSTRUÇÃO DE USINA DE LIQUEFAÇÃO DE BIOGÁS É INICIADA NO PORTO DE GOTEMBURGO

Da Redação Portos e logística 26/05/2026 - 20:27



A administração do Porto de Gotemburgo, na Suécia, anunciou nesta terça-feira (26) o início da construção no terminal de uma instalação para liquefação de biogás, desenvolvida Nordion Energi, empresa sueca do setor de infraestrutura de energia. A previsão é que ela seja concluída no início de 2027 e entre em operação antes do fim do ano, com capacidade para produzir cerca de 50 toneladas de biogás liquefeito por dia.

A meta é fazer opção para fornecimento de biogás para companhias de vários setores, principalmente as de transporte marítimo, permitindo que produtores alcancem novos mercados. Com a liquefação do gás, explicou a Nordion Energi, ele pode ser transportado e usado, além do abastecimento de embarcações, por companhias de transporte pesado e do setor industrial, inclusive em áreas não atendidas pela rede de gás existente.

Carolina Wistén, diretora de clientes e mercado da rede de gás da empresa, explicou que o objetivo é impulsionar a transição da rede de gás no uso de 100% de gás renovável e que a expectativa é que



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 087/2026
Página 81 de 81
Data: 27/05/2026
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

instalação do Porto de Gotemburgo tenha destaque nessa mudança. A executiva lembrou que o biogás é combustível renovável com baixo impacto climático e pode substituir alternativas fósseis em diversos setores e ressaltou que o interesse por ele está crescendo rapidamente, principalmente no setor de transporte marítimo.

Therese Jällbrink, chefe de energias renováveis do Porto de Gotemburgo, informou que o terminal é reconhecido pela integração da cadeia de valor relacionado ao transporte marítimo e, por isso, se destaca como alternativa para a transição energética do setor, o que será ampliado com a nova usina de liquefação de gás. “Essa instalação fortalece a posição do porto em combustíveis marítimos renováveis e possibilitará o fornecimento de biogás liquefeito para o setor em maior escala”, afirmou.

De acordo com a administração do terminal, produtores e consumidores já estão instalados no porto e preparados para usar a instalação de liquefação assim que ela estiver operacional. A autoridade portuária informou que empresas de navegação que operam regularmente em Gotemburgo já usam biogás para abastecer seus navios e poderão ampliar esse uso assim que a nova unidade estiver concluída.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/05/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercosshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS
Data: 27/05/2026