

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 088/2026
Data: 28/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MISSÃO PORTO & MAR VISITA A ZPMC, GIGANTE DA LOGÍSTICA MARÍTIMA NA CHINA	4
MISSÃO PORTO & MAR CONHECE A SENSETIME, GIGANTE DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NA CHINA	5
MISSÃO PORTO & MAR ENCONTRA EM XANGAI A VITRINE DA NOVA POTÊNCIA TECNOLÓGICA CHINESA	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
SEM NAVIOS, EAS CONFIRMA VENDA DE ÁREA PARA SAIR DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL	9
PERNAMBUCO TESTA PRIMEIRA TÉRMICA A ETANOL DO MUNDO EM SUAPE	11
DA REDAÇÃO ME - REDACAO@MOVIMENTOECONOMICO.COM.BR.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
EXPANSÃO DO E-COMMERCE AMPLIA USO ESTRATÉGICO DE AEROPORTOS PARA OPERAÇÕES LOGÍSTICAS NO BRASIL.....	15
EVENTO INTERNACIONAL EM MANAUS DEBATE HIDROVIAS, CABOTAGEM E CONECTIVIDADE NA AMAZÔNIA	16
TERMINAL MANAUS MODERNA, NO AMAZONAS, VAI RECEBER R\$ 875,9 MILHÕES EM INVESTIMENTOS	18
BRASIL E SURINAME AVANÇAM EM COOPERAÇÃO PARA FORTALECER SETOR MARÍTIMO E PORTUÁRIO	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	20
ROTA DOS SERTÕES: CONCESSÃO DA BR-116/324 BUSCA IMPULSIONAR LOGÍSTICA NO NORDESTE	20
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DESTINA R\$ 1,45 BILHÃO PARA MELHORIAS NO TRECHO DO MEIO DA BR-319/AM.....	22
EM AUDIÊNCIA PÚBLICA, MINISTROS DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA E DOS TRANSPORTES DETALHAM MEDIDAS PARA A BR-319.....	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – A BR-319 E O FUTURO DA AMAZÔNIA.....	25
OPINIÃO – ARTIGOS - ACESSOS: O (AINDA) GRANDE DESAFIO DO PORTO. É DA BAIXADA SANTISTA TAMBÉM.....	25
OPINIÃO – ARTIGOS - A ILUSÃO DO AVANÇO E O COLAPSO DO SISTEMA VIÁRIO.....	28
BRASIL EXPORT - NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS EM NOVOS ACESSOS MOBILIZA DEBATES NO SANTOS EXPORT	29
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026.....	31
BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT LANÇA CENTRO INÉDITO DE FORMAÇÃO DE EXECUTIVOS, A BE ACADEMY	31
TRANSPORTES - PORTOS - JBS AMPLIA OPERAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ COM NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS.....	32
PORTOS - RECEITA RETÉM 120 MIL CAMISAS FALSIFICADAS DE CLUBES E SELEÇÕES NO PORTO DE SANTOS	33
TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO – OPINIÃO - FROTAS FANTASMAS, REGISTROS FRAUDULENTOS E OS RISCOS JURÍDICOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	34
AEROPORTOS - NORDESTE LIDERA ALTA DO TURISMO INTERNACIONAL NO BRASIL	36
INFRAESTRUTURA - AM RECEBERÁ MAIS DE R\$ 7 BI EM ENERGIA, LOGÍSTICA E TRANSPORTES	37
MINERAÇÃO - VALE ABRE PROGRAMA DE TRAINEE COM SALÁRIO DE R\$ 9 MIL	39
POLÍTICA - TRUMP ELOGIOU LULA PARA FLÁVIO BOLSONARO.....	40
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	40
<i>Um novo TUP em Suape</i>	41
<i>Disparidade</i>	41
<i>O temor de Monteiro</i>	41
<i>Em breve, o anúncio da Petrobras</i>	41
POLÍTICA - EDUARDO PEDIU PARA ENVIAR MÁXIMO DE RECURSOS AOS EUA	41
FINANÇAS - IPCA-15 SOBE 0,62% EM MAIO	42
FINANÇAS - DÓLAR TEM ALTA DE 0,67%: R\$ 5,06	43
COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - QUANDO O CEO É A CRISE	43
JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - A VIABILIDADE DA ESCALA 6X1 NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA.....	45
JUSTIÇA - TRANSNORDESTINA: TCU AJUSTA MODELO DE SANÇÕES.....	47
JORNAL O GLOBO – RJ	48
SEMANA S TRANSFORMA A REGIÃO PORTUÁRIA EM PALCO DE EXPERIÊNCIAS E SERVIÇOS GRATUITOS	48
PETROBRAS REAJUSTA PREÇO DE GASOLINA NA REFINARIA A PARTIR DESTA SEXTA-FEIRA	51
PRIVATIZAÇÃO DA COPASA: ESTATAL DIVULGA NOVO PROSPECTO PARA OFERTA DE AÇÕES, COM PREÇO MÍNIMO DE R\$ 47,23 POR PAPEL	52
RICARDO COUTO: 'MINHA IDEIA ERA FAZER UMA TRANSIÇÃO SEM TOCAR NO GOVERNO, MAS O ESTADO NÃO PODE FICAR PARADO'	53
ESTADOS UNIDOS DECIDEM CLASSIFICAR CV E PCC COMO ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS	58



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	59
PETROBRAS AUMENTA GASOLINA EM R\$ 0,48 POR LITRO A PARTIR DESTA SEXTA-FEIRA NAS REFINARIAS	59
ANP Pauta temas polêmicos: mudanças no fornecimento de gás de cozinha e na tarifa de transportadoras .	59
HÁ UMA JANELA HISTÓRICA NO MERCADO GLOBAL DE CARBONO; E O BRASIL TEM DE APROVEITÁ-LA	61
COPASA DIVULGA NOVA VERSÃO DE OFERTA DE PRIVATIZAÇÃO COM PREÇO MÍNIMO DE R\$ 47,23 POR AÇÃO.....	63
VALOR ECONÔMICO (SP)	64
ODEBRECHT DEVE ESTUDAR PROJETOS DE RODOVIAS E SANEAMENTO.....	64
INEFICIÊNCIA LOGÍSTICA AMPLIA EMISSÕES NO TRANSPORTE	65
SETOR MARÍTIMO AVANÇA EM COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS COM REGULAÇÃO COMO PRINCIPAL MOTOR.....	67
BONDS DA RAÍZEN REAGEM BEM A PLANO DE REESTRUTURAÇÃO.....	69
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	70
CONSÓRCIO COM NOVONOR, MOTA ENGIL E GALAPAGOS ARREMATÁ ROTA DOS SERTÕES, NA BAHIA	70
SILVEIRA FALTA A AUDIÊNCIA PARA EXPLICAR MEGALEILÃO DE R\$ 515 BI EM ENERGIA E É CONVOCADO	71
PORTAL PORTOS E NAVIOS	72
BELOV INVESTE R\$ 70 MILHÕES NA EXPANSÃO DO ESTALEIRO DO GRUPO NA BAHIA	72
AUTORIDADE DE ROTERDÃ TRANSFERE PLATAFORMA DIGITAL PARA EMPRESA ESPECIALIZADA	73
TECON 10: DIVERGÊNCIAS E INCERTEZAS SOBRE PRAZOS MARCAM DEBATE SOBRE LEILÃO	74
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	76
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	76



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MISSÃO PORTO & MAR VISITA A ZPMC, GIGANTE DA LOGÍSTICA MARÍTIMA NA CHINA

Comitiva brasileira conhece operação da maior fabricante portuária do mundo em Xangai
Por Alexandre Lopes, enviado à China 28 de maio de 2026 às 07:07



Comitiva brasileira teve contato com megaestrutura industrial da ZPMC (Alexandre Lopes/AT)

Poucas empresas no mundo ajudam tanto a movimentar o comércio marítimo global quanto a Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company (ZPMC). E o quarto dia da Missão Internacional Porto & Mar 2026, promovida pelo Grupo Tribuna, reservou à comitiva brasileira, nesta quarta-feira (27), em Xangai, uma imersão na companhia, considerada uma das mais estratégicas da logística mundial.

Em uma das agendas mais impactantes da missão até agora, empresários, executivos e autoridades visitam a ZPMC, maior fabricante de equipamentos portuários do planeta e responsável por estruturas utilizadas em terminais marítimos de dezenas de países, incluindo o Brasil.

Logo na chegada, os integrantes da delegação se depararam com um cenário de proporções gigantescas. Estruturas metálicas que parecem edifícios industriais, equipamentos portuários monumentais em construção e linhas de montagem de larga escala ajudam a dimensionar o tamanho da operação da companhia chinesa.

Em diversos momentos, a sensação era de pequenez diante das estruturas produzidas pela ZPMC. A visita incluiu uma reunião com a alta cúpula da companhia, em um encontro marcado por discussões sobre o cenário portuário internacional, perspectivas de investimentos e oportunidades de negócios envolvendo o mercado brasileiro.

A presença de empresários ligados diretamente ao setor portuário e logístico deu ainda mais relevância ao encontro, especialmente diante da forte relação comercial já existente entre a ZPMC e terminais brasileiros. Atualmente, equipamentos fabricados pela companhia operam em diversos portos do País, incluindo terminais ligados ao Porto de Santos — o maior complexo portuário do Hemisfério Sul.



Além de conhecerem toda a linha de montagem da ZPMC, os brasileiros tiveram acesso ao setor tecnológico da empresa (Alexandre Lopes/AT)

Líder mundial

Fundada em 1992 e controlada pelo grupo estatal China Communications Construction Company (CCCC), a ZPMC se consolidou como líder mundial na fabricação de equipamentos de movimentação portuária. A empresa fornece estruturas para mais de 100 países e domina cerca de 70% do mercado global de portêineres utilizados em grandes terminais marítimos.

Entre os principais equipamentos produzidos pela companhia estão os gigantescos guindastes STS, utilizados para operação de contêineres em navios de grande porte, além de RTGs automatizados, estruturas para terminais inteligentes e soluções integradas de automação portuária.

Ao longo da visita, os integrantes da missão acompanharam de perto parte do processo de construção desses equipamentos, alguns deles com dezenas de metros de altura e projetados para operar em alguns dos maiores portos do mundo.

A empresa também apresentou soluções voltadas à digitalização de terminais, integração logística, controle inteligente de operações e automação portuária — áreas consideradas estratégicas para o futuro do setor marítimo internacional.



Reunião da Missão Internacional Porto & Mar 2026 com a direção da empresa chinesa abordou as perspectivas de investimento e oportunidades no Brasil (Alexandre Lopes/AT)

Integração

A agenda reforçou um dos temas centrais da Missão Porto & Mar 2026: entender como a China vem integrando infraestrutura, tecnologia, capacidade industrial e estratégia global para ampliar competitividade no comércio marítimo internacional.

Além da imersão industrial, a visita também teve forte componente de negócios. Empresários brasileiros aprofundaram relacionamentos comerciais e discutiram possibilidades futuras de investimentos e expansão de operações envolvendo o mercado nacional.



O diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, recebeu um presente institucional das mãos da vice-presidente da ZPMC, Shen Qiuyuan (Alexandre Lopes/AT)

Agradecimento

Ao final da visita, o diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, recebeu um presente institucional das mãos da vice-presidente da ZPMC, Shen Qiuyuan, como forma de agradecimento pela organização da agenda e pela aproximação promovida entre empresários brasileiros e a companhia chinesa.

O gesto simbolizou o fortalecimento das relações construídas durante a missão e o interesse mútuo na ampliação de conexões e oportunidades de negócios entre Brasil e China.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/05/2026

MISSÃO PORTO & MAR CONHECE A SENSETIME, GIGANTE DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NA CHINA

Sistemas automatizados e reconhecimento facial impressionam comitiva brasileira em Xangai
Por Alexandre Lopes, enviado à China 28 de maio de 2026 às 07:07

A agenda técnica da Missão Internacional Porto & Mar 2026 em Xangai contou, nesta quarta-feira (27), com uma visita à SenseTime, uma das maiores empresas de inteligência artificial da China e referência global em reconhecimento facial, visão computacional e automação inteligente. A programação impressionou a comitiva brasileira logo nos primeiros minutos.



Ainda na entrada da empresa, empresários, executivos e autoridades tiveram contato com sistemas totalmente automatizados de compra por reconhecimento facial, em uma espécie de loja inteligente onde o próprio sistema identifica o consumidor, registra os produtos escolhidos e realiza automaticamente o processo de pagamento.

Em busca de novas tecnologias para a Baixada Santista, o prefeito de Praia Grande, Alberto Mourão, ouve as explicações da equipe da SenseTime (Alexandre Lopes/AT)

Na sequência, outro equipamento chamou atenção dos participantes: um robô humanoide utilizado como atendente de loja. A tecnologia conversa, recebe pedidos, entrega produtos e realiza tarefas de atendimento de maneira totalmente automatizada. O impacto visual das demonstrações reforçou entre os integrantes da missão a percepção sobre o nível de avanço da IA aplicada ao cotidiano urbano e comercial na China.

Fundada em 2014 por pesquisadores ligados à Universidade Chinesa de Hong Kong, a SenseTime se consolidou como uma das gigantes globais de inteligência artificial, atuando em áreas como reconhecimento facial, cidades inteligentes, direção autônoma, segurança pública, computação visual e monitoramento inteligente.

A empresa se tornou símbolo da estratégia chinesa de expansão em IA e ganhou notoriedade internacional pelo desenvolvimento de plataformas avançadas de análise de imagens e reconhecimento facial em larga escala.



Um robô humanoide como atendente de loja é a prova do ganho obtido pelos chineses ao aplicar a inteligência artificial em tarefas da rotina da população (Alexandre Lopes/AT)

Soluções

Na apresentação de nesta quarta-feira (27), representantes da companhia mostraram sistemas capazes de identificar pessoas a partir de redes urbanas integradas por milhões de câmeras espalhadas pelas cidades chinesas.

As demonstrações incluíram aplicações voltadas à segurança pública, monitoramento urbano, gerenciamento de trânsito e controle inteligente de mobilidade. O nível de integração tecnológica impressionou a delegação brasileira, mas também chamou atenção pela capacidade de monitoramento em larga escala.

Outro ponto que despertou interesse dos participantes foi a aplicação da inteligência artificial no setor automotivo. A empresa apresentou sistemas embarcados capazes de monitorar comportamento de motoristas, identificar sinais de fadiga, distração e riscos de acidente em tempo real.



As soluções fazem parte da estratégia chinesa de ampliar a integração entre inteligência artificial, mobilidade inteligente e segurança viária.

Delegação brasileira teve contato com as mais modernas possibilidades envolvendo a IA, incluindo o uso em larga escala em vários segmentos (Alexandre Lopes/AT)

Oportunidades

Além do impacto tecnológico, a visita também teve forte componente de relacionamento institucional e possibilidade de negócios.

Um dos mais interessados nas soluções apresentadas foi o prefeito de Praia Grande, Alberto Mourão (MDB), que conversou com representantes da SenseTime sobre possíveis aplicações dessas tecnologias na Baixada Santista, especialmente em áreas ligadas à segurança, mobilidade e gestão urbana inteligente.

Ao longo da visita, integrantes da missão destacaram como a China vem transformando inteligência artificial em aplicações práticas de larga escala, integrando tecnologia, infraestrutura e serviços públicos de maneira altamente acelerada.

A agenda na SenseTime reforçou uma percepção que vem se repetindo ao longo da Missão Porto & Mar 2026: a China deixou de ser apenas um centro industrial de produção em massa para se posicionar como uma das principais protagonistas globais da corrida tecnológica.

Mais do que inovação futurista, os sistemas apresentados em Xangai demonstram como inteligência artificial, automação e análise de dados já fazem parte da rotina urbana chinesa — muitas vezes em um nível ainda distante da realidade observada em grande parte do Ocidente.



Bruno Stupello, Luciana Guerise e Ricardo Arten (Reprodução)

“Estar na China traz uma mudança de mindset. Vimos como país focado no desenvolvimento de tecnologia está à frente em relação ao que nós temos de aplicações no Brasil. Aqui, a inteligência artificial é muito profunda e ela pode ser aplicada também nos terminais, nos portos, enfim, em qualquer indústria”, Bruno Stupello, diretor de Desenvolvimento de Projetos Estratégicos da Santos Brasil.

“Nós temos um equipamento todo eletrificado e de controle remoto. Isso já ajuda em várias questões, principalmente em termos de meio ambiente e produtividade. Fico muito feliz de estar na ZPMC, porque da janela você já vê dois equipamentos preparados para ir a Santos. Serão dois chegando em agosto e mais dois no próximo ano. Isso dará mais produtividade ao nosso terminal e ao Porto”, Luciana Guerise, Relações Institucionais da DP World.

“A ZPMC faz equipamentos pesados, tanto na parte de STS, colocando e retirando contêineres do navio, quanto RTGs, que movimentam na retaguarda. É uma indústria que transforma as nossas operações em eficiência. Os nossos equipamentos produzidos na ZPMC são operados remotamente, com segurança ao trabalhador e à operação”, Ricardo Arten, presidente do Porto Itapoá.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/05/2026

MISSÃO PORTO & MAR ENCONTRA EM XANGAI A VITRINE DA NOVA POTÊNCIA TECNOLÓGICA CHINESA

Metrópole impressiona com infraestrutura monumental, inovação e integração urbana avançada

Por Alexandre Lopes, enviado à China 28 de maio de 2026

A sensação é de caminhar dentro de uma cidade projetada para representar o futuro. A chegada da Missão Internacional Porto & Mar 2026 a Xangai marcou também uma mudança de atmosfera para a comitiva brasileira. Depois de dias imersos na tradição histórica e cultural de Pequim, empresários,

executivos e autoridades desembarcaram em uma metrópole que impressiona pela escala, pela velocidade e pelo cenário urbano que parece saído de um filme de ficção científica.



Maior metrópole chinesa tem arranha-céus monumentais, tecnologia e contraste com a tradição de Pequim (AdobeStock)

O quarto dia da missão amanheceu em meio a uma paisagem dominada por arranha-céus gigantescos, avenidas iluminadas, telas digitais monumentais e um fluxo urbano permanente. É em Xangai que a delegação brasileira permanecerá até sábado, em uma agenda voltada à inovação, infraestrutura, logística e geração de negócios.

Com cerca de 25 milhões de habitantes, Xangai é hoje o principal centro financeiro da China e uma das cidades mais influentes da economia mundial. Mas o que mais impressiona não são apenas os números. A cidade transmite a sensação constante de movimento, modernidade e transformação acelerada. Para muitos integrantes da missão, a impressão é de estar observando uma espécie de laboratório urbano do futuro.



Cidade tem impacto visual acentuado à noite, com fachadas interativas e aposta em iluminação digital, chamando atenção dos turistas (AdobeStock)

Contraste com Pequim

Enquanto a capital chinesa preserva fortemente símbolos imperiais, templos históricos e referências milenares, Xangai apresenta uma identidade muito mais internacional, verticalizada e tecnológica. A cidade parece operar em outra velocidade — tanto no ritmo urbano quanto na dimensão do desenvolvimento.

O distrito financeiro de Pudong talvez seja o maior símbolo dessa transformação. Até os anos 1990, a região era ocupada principalmente por áreas industriais e bairros antigos. Hoje, abriga alguns dos edifícios mais altos e tecnológicos do planeta, incluindo a Shanghai Tower, o segundo prédio mais alto do mundo, com 632 metros de altura.

Ao lado dela, estruturas futuristas como a Oriental Pearl Tower e o Shanghai World Financial Center ajudam a formar um dos skylines mais reconhecidos da atualidade.



Prédios grandiosos são uma tônica da metrópole, que conta atualmente com o segundo edifício mais alto do mundo: 632 metros (AdobeStock)

Modernização intensa

À noite, a cidade ganha ainda mais impacto visual. Painéis gigantes de LED, fachadas interativas, iluminação digital e reflexos sobre o Rio Huangpu transformam Xangai

em um espetáculo urbano permanente. Mas o futurismo da cidade vai muito além da arquitetura.

Xangai também funciona como uma das maiores vitrines da modernização chinesa em áreas como mobilidade, inteligência artificial, conectividade e infraestrutura urbana. Sistemas digitais fazem parte praticamente de toda a rotina da cidade — dos pagamentos ao transporte público, passando por logística, comércio e segurança.

A cidade abriga um dos maiores sistemas de metrô do planeta, além de uma infraestrutura ferroviária de alta velocidade que se tornou referência global em eficiência operacional e conectividade. A presença massiva de carros elétricos, lojas automatizadas, serviços inteligentes e tecnologias integradas ao cotidiano reforça a percepção de que Xangai opera alguns anos à frente de muitas grandes capitais ocidentais.

Futuro e presente

Ao mesmo tempo, a cidade preserva parte importante de sua herança histórica. Regiões como o Bund, às margens do Rio Huangpu, ainda exibem construções históricas que remetem ao período de forte influência internacional vivido por Xangai ao longo do século 20. Essa convivência entre passado e futuro é justamente uma das características que mais chamam atenção dos visitantes.

Outro fator estratégico é o peso logístico da cidade. Xangai abriga o maior porto de contêineres do planeta, consolidando-se como um dos principais centros globais do comércio marítimo e da infraestrutura portuária internacional.



Para a comitiva da Missão Internacional Porto & Mar 2026, a chegada à cidade amplia ainda mais a percepção sobre a escala do desenvolvimento chinês. Depois de dias focados em inteligência artificial, automação e mobilidade em Pequim, a delegação agora passa a acompanhar de perto uma cidade onde tecnologia, infraestrutura e negócios se integram em dimensões gigantescas.

A expectativa é que os próximos dias tragam novas experiências ligadas à logística internacional, inovação industrial, infraestrutura portuária e oportunidades comerciais — temas centrais da missão organizada pelo Grupo Tribuna.

Xangai conta com cerca de 25 milhões de moradores e vive em constante transformação, com verticalização como marca registrada (Alexandre Lopes/AT)

Agenda

Nesta quinta-feira (28), o segundo dia de trabalho da Missão Internacional Porto & Mar 2026 em Xangai terá como primeira parada o porto local, considerado o maior do mundo, com ampla agenda técnica. Em seguida, o grupo brasileiro seguirá para o Centro de Exposições de Planejamento Urbano de Xangai. Depois, a comitiva conduzida pelo Grupo Tribuna será recebida na Cosco, gigante estatal chinesa de transporte marítimo e logística.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 28/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

SEM NAVIOS, EAS CONFIRMA VENDA DE ÁREA PARA SAIR DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Projeto do Estaleiro Atlântico Sul que prevê implantação de Terminais de Uso Privativo gerou polêmica em Suape

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

O CEO do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), Roberto Brisolla, confirmou a venda de uma área de 16 hectares no lado leste do terreno da companhia, em Suape, para instalação de Terminais de Uso Privativo (TUPs). Inicialmente, o projeto prevê a implantação de dois terminais, um para granel líquido

(combustível) e outro para carga geral. As expansões destes TUPs poderão ocupar uma área de até 40 hectares, que pertencem a empresa e não são utilizados. O executivo afirmou que o projeto já teve a anuência do Ministério dos Transportes, via Secretaria Nacional dos Portos, e uma habilitação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e segue em tramitação.



O projeto de venda de áreas para Terminais de Uso Privativos do EAS pode ocupar uma área de até 40 hectares que não são usados pelo estaleiro. Foto: Divulgação/EAS

Após a habilitação, o projeto de implantação dos TUPs deve passar por uma análise final da Antaq e, posteriormente, por uma decisão colegiada da agência para decidir

sobre a sua implantação. Não há um prazo estabelecido para a Antaq se manifestar. “Já entregamos toda a documentação”, contou o executivo. Os futuros TUPs também poderiam ter um berço de atracação privativo.

Polêmica em Suape

A polêmica em torno do projeto ocorre porque, na segunda-feira (25), o presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, afirmou, numa palestra na sede da Fiepe, que a implantação dos TUPs na área do EAS provocaria uma “concorrência assimétrica” com os cerca de 30 empreendimentos instalados no porto organizado de Suape. Os empreendimentos do porto organizado de Suape pagam o arrendamento da área e tarifas portuárias. Os TUPs não pagam arrendamento nem tarifa portuária e consequentemente têm custos menores.

Brisolla afirmou que os futuros TUPs “não vão competir pela mesma carga” dos empreendimentos instalados no porto organizado porque devem movimentar cargas novas como as que surgirão como consequência da ampliação da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), também instalada em Suape.

A Rnest vai dobrar a sua capacidade de processar barris de petróleo quando a sua expansão for concluída em 2029. E o estudo feito pelo EAS prevê que o terminal de cargas líquidas pode absorver até 20% do volume adicional de petróleo e derivados movimentados pela refinaria pernambucana. Já o terminal de cargas gerais será voltado para a movimentação de cargas de projeto, equipamentos e aço para a construção naval.

Segundo Brisolla, o estado pode perder, deixando de ter esse aumento de movimentação de carga, caso não sejam implantados os futuros terminais de uso privativos. “O TUP é uma solução que a gente tá buscando trazer e não uma concorrência que afete os investimentos já realizados em Suape”, comentou Brisolla, acrescentando que os investimentos nos TUPs podem chegar a R\$ 1 bilhão. Segundo ele, o porto público não teria capacidade de absorver sozinho o aumento da demanda que vai ocorrer com a expansão da Rnest, mesmo com os investimentos já anunciados.



Brisolla argumentou que o projeto dos futuros TUPs vai trazer benefícios para o Estado como um todo e que “tem a convicção que a gente vai construir um bom diálogo” com a diretoria de Suape para “demonstrar a viabilidade desse projeto”.

O CEO do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), Roberto Brisolla, diz que a venda da área do EAS faz parte do projeto de recuperação do estaleiro. Foto: Paula Maestrali/Divulgação

Recuperação do EAS

A venda da área é uma forma do EAS fazer caixa para sair do processo de recuperação judicial, iniciado em 2020. A dívida atual do EAS é de cerca de R\$ 700 milhões, segundo Brisolla. "A gente espera buscar o maior valor possível para tentar amortizar essa dívida, porque quanto menos sobrar de dívida, mais fácil vai ser viabilizar a retomada das operações", disse Brizola se referindo a venda dos terrenos para os TUPs. A expectativa é de que a venda alcance R\$ 500 milhões. Também o terreno onde está se instalando o terminal de contêineres da APM foi vendido por R\$ 500 milhões.

A área destinada aos novos empreendimentos não é mais necessária para as operações do estaleiro, que ocupa 60 hectares de um terreno que ficou com 100 hectares depois da venda de uma parte da área para a instalação do terminal de contêineres da APM, o qual será inaugurado no dia 12 de junho.

Atualmente, o EAS faz reparo naval e emprega cerca de 1 mil pessoas, segundo informações da empresa. Além de reduzir o endividamento da empresa, Brisolla afirmou que a venda de áreas para implantação de TUPs é uma forma de viabilizar a retomada das operações do estaleiro para no futuro ocorrer a reativação das atividades da companhia que começou a ser implantado em 2007.

O EAS tem como sócios acionistas o Grupo Mover, antigo grupo Camargo Correia, e a Somah, que era o Grupo Queiroz Galvão. Os acionistas japoneses e coreanos deixaram a sociedade com o estaleiro.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/05/2026

PERNAMBUCO TESTA PRIMEIRA TÉRMICA A ETANOL DO MUNDO EM SUAPE

Iniciativa da Suape Energia e Wärtsilä, a térmica representa uma mudança importante no setor elétrico mundial

Por Patrícia Raposo - De Recife patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Térmica a etanol da Suape Energia/Foto: divulgação

Pernambuco será palco dos testes de uma engrenagem que faltava no cenário da descarbonização energética global. Um projeto inovador desenvolvido pela Suape Energia, em parceria com a multinacional finlandesa Wärtsilä, deve iniciar nos próximos dias a fase operacional da primeira termelétrica do mundo movida a etanol.

A operação representa uma mudança importante no setor elétrico mundial. Isso porque as termelétricas continuam sendo peças fundamentais para garantir estabilidade ao sistema energético diante do avanço das fontes renováveis, como solar e eólica, que operam com intermitência. O diferencial do projeto pernambucano é justamente substituir o combustível fóssil por uma fonte renovável amplamente disponível no Brasil.

Instalado no Complexo Industrial Portuário de Suape, o projeto busca provar que é possível combinar segurança energética, redução de emissões e geração térmica contínua utilizando etanol. A expectativa é que a tecnologia abra caminho para uma nova categoria de térmicas renováveis no país, com potencial de participação em futuros leilões de energia e aplicação em operações que exigem fornecimento ininterrupto, como data centers e grandes indústrias.

Nesta quinta-feira, uma cerimônia celebra o fim da implantação da térmica, com a presença do acionista majoritário, Carlos Alberto Mansour e Carlos Alberto Mansour Filho, além de convidados.

De acordo com José Faustino Cândido, diretor técnico da Suape Energia, o projeto nasceu após executivos da Suape Energia visitarem a Finlândia, em 2024, para conhecer alternativas energéticas

de baixo carbono. “Durante as discussões sobre motores movidos a metanol, amônia e outros combustíveis, surgiu a provocação: por que não utilizar etanol no Brasil, um dos maiores produtores mundiais do biocombustível?”, lembra o diretor.

Embora a Wärtsilä já tivesse realizado testes laboratoriais com combustíveis alternativos, nunca havia colocado uma usina termoelétrica movida a etanol em operação real. O motor, produzido na Finlândia, foi trazido para Pernambuco e adaptado para funcionar com o biocombustível brasileiro. A planta piloto possui capacidade aproximada de 4 megawatts e deverá consumir cerca de seis milhões de litros de etanol ao longo de 4 mil horas de testes.

José Faustino destaca que o etanol apresenta uma vantagem importante em relação a outros combustíveis da transição energética: já possui cadeia produtiva consolidada, infraestrutura logística pronta e ampla disponibilidade no Brasil. Um acordo para fornecimento do etanol já está bem avançado com a Vibra Energia, mas é possível que usinas da região também virem fornecedoras.

Adriano Marcolino, Gerente Geral de Contratos & Upgrades da Wärtsilä, ressalta que o principal desafio tecnológico foi adaptar uma plataforma consolidada de geração térmica para operar com um combustível ainda pouco utilizado nesse tipo de aplicação. Segundo ele, o motor escolhido pertence à plataforma mais confiável da companhia no mundo. “Foi nessa base que a gente decidiu construir esse projeto a etanol”, afirmou.

Parceria estratégica: Suape Energia e Wärtsilä

O desenvolvimento da tecnologia só foi possível porque houve alinhamento entre a visão da Wärtsilä e da Suape Energia em torno da transição energética. “Precisava existir um parceiro com os mesmos objetivos. Então aí a Suape Energia veio com ele. Foi um casamento muito bom”, afirmou Marcolino. Agora, os testes vão verificar desgaste, desempenho, consumo e confiabilidade operacional da máquina.

A discussão ganha relevância também diante da expansão acelerada dos data centers e da inteligência artificial, atividades que exigem elevado consumo energético e fornecimento contínuo de energia. A equipe do projeto afirma já existir interesse de operações off-grid (sistemas que funcionam fora da rede elétrica convencional) em utilizar térmicas movidas a combustível como alternativa de respaldo energético sustentável.

No futuro, a substituição gradual das térmicas fósseis por térmicas renováveis poderia reduzir a incidência das bandeiras tarifárias mais caras e baratear custo da energia em períodos de escassez. “Quanto mais segurança você trazer para o sistema, na forma de reserva de capacidade, menos risco de entrar numa bandeira vermelha”, disse Adriano Marcolino.

Localizada no Complexo de Suape (PE), a Suape Energia opera a UTE Suape II. Inaugurada em 2013, a usina é considerada a maior termelétrica movida a óleo combustível do Brasil, com capacidade instalada de 381,2 MW. A companhia tem como acionistas a Savana SPE Incorporação Ltda., com 80% de participação, e a Petrobras, com os 20% restantes. A usina opera conforme despacho do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) e fornece energia para 35 distribuidoras do país. A operação gera mais de 200 empregos diretos e indiretos.



José Faustino Cândido, diretor técnico da Suape Energia/Foto: divulgação

Análise Ceplan

A Ceplan celebra seus 30 anos nesta quinta-feira (28) com mais uma edição do Análise Ceplan, na Torre 5 do RioMar Trade Center, a partir das 14h. O evento, realizado em parceria com o portal Movimento Econômico, vai discutir como a abundância de energia renovável no Nordeste pode atrair indústrias, data centers e novos investimentos produtivos. O encontro também abordará os desafios para

transformar essa vantagem competitiva em desenvolvimento econômico sustentável.

Nova fase

A Pizzaria Atlântico se prepara para inaugurar uma mega unidade no Shopping Tacaruna. A nova unidade será a primeira em shopping center fora do modelo Express, marcando uma nova fase na expansão do grupo.

Santander no Nordeste

O Santander escolheu Fortaleza para instalar sua nova sede regional no Nordeste. O espaço, localizado no bairro da Aldeota, concentrará as operações da instituição financeira na região.

LaVentana

A Construtora Vertical, que figura entre as 100 maiores do Brasil no ranking da Intec, lança em Caruaru a LaVentana Empreendimentos, novo braço voltado à habitação econômica. A empresa pretende atuar nas faixas 1 e 2 do Minha Casa, Minha Vida e prevê mais de 400 unidades habitacionais no Agreste pernambucano.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/05/2026

Transnordestina: TCU flexibiliza devolução de 3 mil km por R\$ 1,78 bi

Plenário acolheu embargos da FTL e flexibilizou regras de descomissionamento e sanções, mas manteve encontro de contas e indenização de R\$ 1,78 bilhão pela CSN

DA REDAÇÃO ME - REDACAO@MOVIMENTOECONOMICO.COM.BR



Trecho no município pernambucano de Palmares faz parte da malha férrea administrada pela Ferrovia Transnordestina Logística S.A.. Foto: CNBB/Reprodução

A Ferrovia Transnordestina, com contrato de concessão assinado em 1997 e 3 mil quilômetros de malha sem operação, teve as regras de devolução dos trechos abandonados à União reequilibradas na quarta-feira (27) pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O plenário acolheu parcialmente os embargos da concessionária

FTL (Ferrovia Transnordestina Logística S.A.), controlada pela CSN, e flexibilizou três pontos do Acórdão 1.121/2026, que havia ratificado o acordo pelo qual a empresa pagará indenização de R\$ 1,78 bilhão à União pela devolução dos trechos — valor negociado com desconto de R\$ 1,32 bilhão em relação à base de cálculo original de R\$ 3,1 bilhões. A decisão foi consolidada no Acórdão 1.363/2026, relatado pelo ministro Walton Alencar Rodrigues.

O acordo parcial que originou o processo foi firmado em novembro de 2025 na Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do próprio TCU, reunindo FTL, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e Ministério dos Transportes.

O termo pactuou a devolução dos trechos abandonados, os valores de indenização calculados com base na Instrução Normativa nº 1/2025 do DNIT e o compromisso de investimento em dois projetos de VLT — em Arapiraca (AL) e Campina Grande (PB). A malha total da FTL abrange cerca de 4,2 mil quilômetros, dos quais aproximadamente 3 mil estão sem operação.

A decisão anterior, o Acórdão 1.121/2026, havia imposto condicionantes mais severas ao acordo, na avaliação da concessionária, que apresentou embargos de declaração apontando obscuridades e omissões. O plenário aprovou por unanimidade o provimento parcial dos embargos com efeitos que alteraram o conteúdo da decisão anterior em três pontos.



Descomissionamento com proteção para a FTL

A principal mudança aprovada diz respeito ao descomissionamento dos trechos ferroviários sem operação, procedimento que inclui retirada de trilhos, adequação de estruturas e encerramento formal de segmentos inservíveis. O Acórdão 1.121/2026 havia estabelecido prazos objetivos para a FTL executar essas atividades sob risco de penalidades, sem considerar que o processo depende de definições prévias do Ministério dos Transportes e da ANTT sobre quais trechos serão desativados.

O TCU reconheceu a assimetria e estabeleceu, no novo acórdão, que eventual atraso do Poder Público na definição das diretrizes técnicas necessárias ao descomissionamento suspenderá automaticamente os prazos imputáveis à concessionária, afastará a incidência de penalidades decorrentes da mora estatal e resultará na reprogramação consensual dos cronogramas.

A decisão ressaltou o direito da FTL à recomposição de eventuais prejuízos decorrentes da mora da Administração Pública, sem extinguir definitivamente as obrigações pactuadas pela concessionária. O relator apontou que a cláusula anterior, ao converter a inércia administrativa em efeito liberatório para o particular, esvaziaria um dos pilares centrais da negociação — o descomissionamento foi um dos fatores que justificaram o desconto de R\$ 1,32 bilhão na indenização.

Sanções proporcionais ao inadimplemento e termos técnicos excluídos

O segundo ponto alterado envolve o modelo de cobrança por descumprimento de obrigações. O acórdão anterior previa cobrança automática e integral da indenização estabelecida pela IN-DNIT 1/2025 em qualquer hipótese de inadimplemento das obrigações de fazer pela concessionária. O TCU substituiu essa lógica por um mecanismo escalonado, no qual a cobrança é proporcional à gravidade e à extensão do descumprimento. A indenização em seu valor integral fica reservada a hipóteses de inadimplemento grave, reiterado ou estrutural.

O ministro Walton Alencar Rodrigues justificou a mudança no voto condutor ao afirmar que a recomposição automática e integral em toda e qualquer hipótese de inadimplemento poderia produzir situações de desproporcionalidade incompatíveis com a natureza consensual do ajuste e com os princípios da razoabilidade e da eficiência regulatória, segundo o Acórdão 1.363/2026.

O plenário também retirou da parte dispositiva do acórdão as expressões “Capex Incremental” e “Capex Base”, que diferenciavam investimentos de expansão e obrigações ordinárias de manutenção. A FTL havia questionado a imprecisão conceitual dos termos. O TCU manteve, no entanto, a vedação central: os recursos oriundos da indenização e da conversão de multas não poderão ser utilizados para custear obrigações de manutenção preexistentes, nos termos do art. 15, § 2º, inciso II, da Lei 14.273/2021.

Pedidos rejeitados: encontro de contas e renúncia

O plenário rejeitou dois pedidos da concessionária. O primeiro tratava do encontro de contas entre a FTL e o Poder Público, destinado à apuração e restituição de eventuais prejuízos causados ao Erário ao longo da execução contratual. A FTL argumentava que o Acórdão 2.389/2024-TCU-Plenário havia reconhecido que essa apuração era facultativa. O TCU rejeitou a tese e manteve a obrigatoriedade, esclarecendo que o acórdão anterior havia apenas afastado a necessidade de compensação cruzada entre a FTL e a TLSA (Transnordestina Logística S.A.), não a obrigação de apurar prejuízos em relação ao Poder Público.

O segundo pedido rejeitado buscava restringir a renúncia da concessionária ao direito de questionar a IN-DNIT 1/2025 apenas à validade jurídica da norma, preservando a possibilidade de contestar futuramente eventuais erros de cálculo em sua aplicação concreta. O TCU manteve a redação anterior, que abrange também os critérios de cálculo da norma quando utilizada como parâmetro sancionatório, ressaltando apenas fatos novos posteriores ao acordo.

Contexto da Malha Nordeste

A Malha Nordeste passa por reestruturação que separa a operação dos trechos remanescentes, que permanecerão com a FTL, da construção da Nova Transnordestina, a cargo da TLSA, ferrovia que

ligará Eliseu Martins (PI) ao Porto de Pecém (CE). Os segmentos devolvidos serão destinados a projetos de transporte de passageiros e VLTs urbanos.

A prorrogação do contrato que permanecerá com a FTL será conduzida nos moldes da Lei 13.448/2017 e deverá passar pela avaliação do TCU, que verificará se os termos do acordo de devolução foram cumpridos antes de homologar a extensão do contrato.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 28/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

EXPANSÃO DO E-COMMERCE AMPLIA USO ESTRATÉGICO DE AEROPORTOS PARA OPERAÇÕES LOGÍSTICAS NO BRASIL

Crescimento de hubs aéreos, centros de distribuição e rotas cargueiras reforça potencial dos sítios aeroportuários para novos empreendimentos logísticos



Ações do MPor visam ampliar os usos econômicos da infraestrutura aeroportuária brasileira. - Imagem: Divulgação/MPor

O avanço do comércio eletrônico no Brasil vem ampliando o uso da infraestrutura aeroportuária para operações logísticas e distribuição de mercadorias em diferentes regiões do país. Grandes empresas do varejo digital passaram a investir em hubs aéreos, ampliação de rotas cargueiras e integração entre centros de distribuição, fortalecendo o papel dos aeroportos como plataformas logísticas e de conectividade regional.

Esse movimento se conecta à estratégia do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) de incentivar novos usos econômicos para os sítios aeroportuários por meio do programa Investe+ Aeroportos, que incentiva empreendimentos logísticos, comerciais, industriais e de serviços em áreas localizadas dentro ou no entorno dos aeroportos brasileiros. Está alinhado também ao programa AmpliAR, que busca fortalecer a conectividade aérea regional, para passageiros e cargas, e ampliar a integração da malha aeroportuária brasileira, criando condições para que aeroportos fora dos grandes centros também possam atrair operações logísticas.

Mercado em expansão

Nos últimos anos, empresas como Amazon e Mercado Livre ampliaram significativamente suas estruturas logísticas no país. Em 2026, o Mercado Livre anunciou investimentos de R\$ 57 bilhões no Brasil e a expansão de sua rede de centros de distribuição, que deve alcançar 42 unidades no país.

A companhia também vem ampliando sua operação aérea. O Mercado Livre informou a expansão da capacidade de seu Air Hub em Guarulhos (SP) e a ampliação da frota cargueira em parceria com a GOLLOG.

A Amazon também vem fortalecendo sua malha aérea no Brasil. Em 2026, a empresa anunciou Brasília (DF) como novo hub aéreo em parceria com a Latam Cargo Brasil, ampliando sua capacidade de distribuição para estados das regiões Norte e Centro-Oeste.

Segundo a empresa, o novo hub aproveita a posição estratégica da capital federal e a conectividade aérea da região para acelerar entregas e ampliar a eficiência logística, especialmente em áreas

consideradas de difícil acesso. A operação inclui rotas aéreas diretas para Amazonas, Pará, Rondônia, Acre, Roraima, Amapá, Tocantins, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

A expansão desse modelo vem ampliando a importância da conectividade entre aeroportos, rodovias e centros logísticos. Além do transporte de passageiros, aeroportos passaram a concentrar operações de carga, armazenagem, distribuição e apoio logístico para empresas que dependem de rapidez e integração nacional.

Novos usos para os aeroportos

O avanço das operações logísticas ligadas ao comércio eletrônico se conecta às estratégias do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para ampliar os usos econômicos da infraestrutura aeroportuária brasileira.

Lançado pelo MPor, o programa Investe+ Aeroportos busca incentivar a instalação de empreendimentos comerciais, industriais, logísticos e de serviços em áreas dentro ou no entorno dos aeroportos brasileiros, com contratos que podem ter prazos maiores que o período de concessão. A proposta é transformar os sítios aeroportuários em polos de negócios e desenvolvimento regional, ampliando receitas e atraindo novos investimentos.

Entre os empreendimentos previstos estão centros logísticos, hotéis, shoppings, casas de espetáculos, hospitais, escolas, oficinas de manutenção aeronáutica e outros serviços capazes de ampliar a integração dos aeroportos às economias locais.

Programas como o AmpliAR também reforçam essa estratégia. A iniciativa prevê a incorporação de aeroportos regionais aos contratos de concessionárias que já administram grandes aeroportos, ampliando investimentos e fortalecendo a integração da malha aeroportuária nacional.

Parte dos aeroportos já incluídos no programa está localizada em cidades com posição estratégica para circulação regional de mercadorias e conexão entre polos urbanos do interior. Em Paulo Afonso (BA), por exemplo, o aeroporto conecta cidades do interior nordestino a hubs regionais como Recife (PE), Salvador (BA) e Maceió (AL).

Em Araguaína (TO), a infraestrutura aeroportuária ocupa posição estratégica entre Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Já Serra Talhada (PE) fortalece a conectividade do sertão nordestino com centros urbanos de maior porte. Em Cacoal (RO), a modernização da infraestrutura aeroportuária amplia a integração regional em uma área de expansão econômica e comercial.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 28/05/2026

EVENTO INTERNACIONAL EM MANAUS DEBATE HIDROVIAS, CABOTAGEM E CONECTIVIDADE NA AMAZÔNIA

MPor participou da TranspoAmazônia, que é o maior encontro da Região Norte e reúne empresários, autoridades e especialistas de 65 países para debater desafios e oportunidades de avanços logísticos na Amazônia



Secretária-executiva adjunta do MPor, Thayrine Oliveira, destacou a importância da articulação entre setor público e iniciativa privada para ampliar a infraestrutura logística e fortalecer o desenvolvimento da Região Amazônica - foto: Vosmar Rosa/MPor

O fortalecimento da integração entre os modais rodoviário, aquaviário, ferroviário e aéreo foi um dos principais temas debatidos na abertura da TranspoAmazônia – III Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística da



Amazônia, realizada nesta quarta-feira (27), em Manaus (AM). O evento reúne empresários, autoridades públicas e especialistas de 65 países para discutir soluções logísticas voltadas ao desenvolvimento regional e à ampliação da conectividade na Amazônia.

Considerada a maior feira do setor na região Norte, a TranspoAmazônia é promovida pela Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz) e reúne representantes das cadeias de transporte, logística, agenciamento de cargas e construção naval, além de entidades como a Câmara Internacional de Logística e Transportes (CIT) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Durante a abertura do evento, a secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Thayrine Oliveira, destacou a importância da articulação entre setor público e iniciativa privada para ampliar a infraestrutura logística e fortalecer o desenvolvimento da Região Amazônica. “Hoje há grandes parceiros aqui, o que mostra a união do público com o privado”, afirmou.

Portos e hidrovias

O evento reúne o setor produtivo, especialistas e autoridades públicas para discutir parcerias locais e possibilidades de expansão e crescimento com sustentabilidade, além da promoção de debates, como a importância da cabotagem e do estímulo ao transporte aquaviário para a região amazônica.

Segundo Thayrine Oliveira, o fortalecimento do transporte hidroviário tem sido uma das prioridades do ministério, com medidas voltadas à ampliação da infraestrutura fluvial e da navegação. “Nos últimos três anos, nós aprovamos, via Fundo da Marinha Mercante (FMM), quatro vezes mais do que foi investido nos quatro anos anteriores. Pela primeira vez criamos uma secretaria exclusiva para o transporte hidroviário. Isso mostra a prioridade em investir na navegação e no transporte aquaviário”, destacou ela, que também citou os investimentos de mais R\$ 7 bilhões anunciados pelo presidente Lula na manhã desta quarta-feira, incluindo o projeto de construção de 18 barcas destinadas ao transporte de combustíveis.

O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, defendeu o fortalecimento da multimodalidade e a ampliação do uso das hidrovias como alternativa para reduzir emissões e ampliar a eficiência logística do país. “Defendemos que o Brasil, que tem mais de 40 mil quilômetros de rios navegáveis, transforme os rios em hidrovias, para incentivo deste modal, que é mais eficiente e menos poluente. Uma das formas de se reduzir emissão é a multimodalidade, com incentivo da cabotagem, de hidrovias e ferrovias”, afirmou.

AmpliAR

Durante a abertura, a secretária-executiva destacou ainda o fortalecimento da aviação civil na Amazônia com o programa AmpliAR, que visa melhorar a conectividade aérea, integrando regiões distantes dos grandes centros à malha aérea nacional e fomentando o desenvolvimento socioeconômico.

Por meio do programa, aeroportos regionais passam a ser incorporados à gestão de concessionárias que já operam grandes aeroportos no país, ampliando investimentos e fortalecendo a conectividade aérea em regiões do interior, por meio de reequilíbrios contratuais.

No caso da região amazônica, Thayrine Oliveira destacou que o programa já avançou na definição operacional de aeroportos regionais estratégicos. “No Amazonas, são três aeroportos para os quais já acertamos a operação: Barcelos, Itacoatiara e Parintins”, afirmou.

Sobre o congresso

Neste ano, a TranspoAmazônia recebe expositores de produtos e serviços de 150 marcas nacionais e internacionais, além de instituições e entidades empresariais. A estimativa é de que o evento receba 15 mil visitantes e movimente R\$ 1 bilhão em novos negócios.

Para o presidente da Fetramaz, Irani Bertolini, o evento é uma oportunidade de aliar desenvolvimento, inovação, preservação ambiental e sustentabilidade. “Nós não transportamos apenas carga, alimento

e combustíveis. Transportamos esperança para comunidades isoladas, desenvolvimento para o coração da maior floresta do planeta, riqueza para o Brasil e para o mundo”, destacou.

A III Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística da Amazônia acontece até a sexta-feira (29).

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

Data: 27/05/2026

TERMINAL MANAUS MODERNA, NO AMAZONAS, VAI RECEBER R\$ 875,9 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

Ao lado do presidente Lula, ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, apresentou o projeto na capital amazonense; programação incluiu também anúncios de investimentos da Petrobras e da Transpetro na região



Anúncio de investimentos em infraestrutura naval, logística hidroviária e desenvolvimento regional - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, acompanhou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nesta quarta-feira (27), em agendas no Amazonas marcadas por anúncios de investimentos em infraestrutura naval, logística hidroviária e desenvolvimento regional. Durante o dia, foram anunciados R\$ 875,9 milhões, com recursos do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento),

para o projeto do Terminal Manaus Moderna. Lula também anunciou investimentos de R\$ 2,8 bilhões da Petrobras e da Transpetro para a construção de barcas no Estaleiro Bertolini e perfuração de poços.

No Estaleiro Juruá, na capital amazonense, o ministro Tomé Franca apresentou o projeto do Terminal Manaus Moderna, empreendimento conduzido pelo Ministério de Portos e Aeroportos em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O contrato das obras foi assinado em março deste ano, e a conclusão está prevista para 2029. O novo terminal poderá movimentar cerca de 3,5 milhões de passageiros por ano, além do transporte de cargas essenciais, como alimentos e medicamentos. A estrutura vai atender diretamente 61 municípios ribeirinhos, a cidade de Manaus e cerca de 4,5 milhões de pessoas na Amazônia.



Anúncio de investimentos em infraestrutura naval, logística hidroviária e desenvolvimento regional - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O projeto inclui a construção de cais flutuantes, pontes móveis, terminais para passageiros e cargas, áreas de operação, estacionamentos, estação de tratamento de esgoto, subestação de energia e estruturas de acessibilidade e segurança. As obras também preveem melhorias no entorno da Feira da Banana, importante centro comercial popular de Manaus.

Durante a apresentação, o ministro destacou a importância estratégica da obra para a integração e o desenvolvimento da região amazônica. “O Porto Manaus Moderna representa um novo padrão para a infraestrutura hidroviária da Amazônia. Estamos falando de um investimento de quase R\$ 900 milhões para ampliar a capacidade operacional do terminal e garantir mais segurança, acessibilidade, conforto e dignidade aos milhões de passageiros que dependem diariamente do transporte pelos rios. É uma

obra que fortalece a logística, impulsiona a economia regional e melhora a vida das populações ribeirinhas”, afirmou.



Fundo da Marinha Mercante

Mais cedo, no estaleiro Bertolini, o presidente Lula anunciou investimentos do Sistema Petrobras no estado e os projetos de construção de 18 barcas destinadas ao transporte de combustíveis e a retomada dos investimentos da Petrobras na produção de Urucu, com cerca de R\$ 2,5 bilhões previstos para a perfuração de novos poços. As iniciativas também incluem ações voltadas à navegação interior e à logística hidroviária.

O presidente Lula também destacou o aumento dos investimentos realizados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM). “Nos sete anos anteriores ao atual governo, foram aplicados cerca de R\$ 22 bilhões em infraestrutura naval e logística. Já nos quatro anos da atual gestão, os investimentos no setor somaram R\$ 88 bilhões. Quatro vezes mais significa mais empregos, mais embarcações e mais desenvolvimento para o país. Isso fortalece a economia e amplia as oportunidades para a população”, afirmou.

O ministro Tomé Franca reforçou o avanço dos aportes no setor e a prioridade dada à região Norte. “Estamos vivendo um dos maiores ciclos de investimento em infraestrutura do país, com forte atuação do Fundo da Marinha Mercante. Fortalecer a logística na Amazônia significa ampliar oportunidades, melhorar o transporte de cargas e passageiros, impulsionar o desenvolvimento econômico da região Norte e garantir mais integração para as comunidades que dependem dos rios como principal meio de acesso”.

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

Data: 27/05/2026

BRASIL E SURINAME AVANÇAM EM COOPERAÇÃO PARA FORTALECER SETOR MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Parceria prevê troca de experiências, modernização portuária e incentivo ao transporte sustentável



Iniciativa prevê ações conjuntas entre Brasil e Suriname para promover sustentabilidade na navegação. Foto: Sérgio Francês/MPor

Representantes do Ministério de Portos e Aeroportos e do governo do Suriname assinaram, nesta terça-feira (26), uma carta de intenção para ampliar a cooperação marítima entre o Brasil e o país sul-americano. A iniciativa prevê ações conjuntas para modernizar portos e embarcações, além de facilitar o comércio, o intercâmbio técnico e a integração logística entre as duas nações.

“Em portos e hidrovias, queremos trocar experiências para construir uma sinergia entre dois países irmãos. Levamos nossas melhores práticas e também aprendemos com o Suriname”, afirmou a secretária Executiva Adjunta do MPor, Thairyne Oliveira, responsável pela assinatura do documento. Durante a reunião, o ministro dos Transportes, Comunicação e Turismo do Suriname, Raymond Landveld, reiterou o interesse do país em fortalecer laços com o Brasil e conhecer mais profundamente a experiência brasileira em portos e hidrovias.

“O Nordeste brasileiros desempenha um papel estratégico para o transporte aquaviário surinamês, especialmente pela circulação frequente de pequenas embarcações entre os dois países. Nesse



sentido, formalizar uma parceria nessa área seria um passo relevante para aproximar mais os dois países e para desenvolver iniciativas conjuntas no setor hidroviário”, ressaltou Landveld.

Segundo o chefe da Assessoria Internacional do MPor, Lucas Beltrão, um Memorando de Entendimento para cooperação marítima entre os dois países já está em análise. É este documento que oficializa a parceria bilateral. “A partir daí, teremos reuniões técnicas frequentes para discutir possibilidades de corredores marítimos e novas frentes de cooperação portuária entre Brasil e Suriname”, explicou.

As relações comerciais entre os países vêm ganhando relevância. Em 2025, as exportações brasileiras para o Suriname somaram US\$ 54,9 milhões, enquanto as importações alcançaram US\$ 19,8 milhões. Entre os principais produtos exportados pelo Brasil estão carnes de aves e tubos. Já o país sul-americano vende ao mercado brasileiro charutos, cigarros, máquinas e rolamentos.

Aliança pelo Transporte Sustentável

A aproximação entre Brasil e Suriname também está alinhada às iniciativas regionais de desenvolvimento sustentável da Amazônia. Durante a COP30, realizada em novembro de 2025, países amazônicos passaram a integrar a Aliança pelo Transporte Sustentável, Resiliente e Integrado na Amazônia, liderada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pelo Banco Mundial.

O grupo reúne Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru e Suriname com o objetivo de enfrentar desafios históricos da região, como baixa conectividade, infraestrutura limitada, altos custos logísticos e vulnerabilidade a eventos climáticos extremos.

A proposta é desenvolver soluções que conciliem eficiência logística, inovação tecnológica e preservação ambiental, promovendo um modelo de transporte mais moderno e sustentável para a região amazônica. “Nesse contexto, o Brasil reafirma o compromisso com a integração regional amazônica e com a descarbonização do transporte hidroviário, além do interesse em aprofundar a cooperação com os países membros, especialmente com o Suriname agora”, destacou a secretária executiva do MPor.

Cooperação no ar e na água

Brasil e Suriname mantêm parceria histórica no setor de transportes. Em 1980, os dois países firmaram um Acordo sobre Serviços Aéreos (ASA), que estabeleceu direitos recíprocos para cooperação na aviação. Com a necessidade de atualização do documento, o MPor encaminhou ao Congresso Nacional, no ano passado, uma proposta de modernização do acordo.

Durante a reunião, Thairyne ressaltou que a intenção do governo brasileiro é ampliar essa relação também para os setores portuário e hidroviário. “Nosso acordo aéreo é de céus abertos, e estamos trabalhando na sua atualização. Agora, queremos expandir essa parceria para portos e hidrovias, reproduzindo no setor marítimo o mesmo espírito de integração já existente na aviação”, afirmou.

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

Data: 27/05/2026

Trecho que liga Feira de Santana (BA) a Salgueiro (PE) é considerado estratégico para o abastecimento regional, o transporte de cargas e a mobilidade da população

Conhecida como “Princesa do Sertão”, Feira de Santana consolidou, ao longo das décadas, um papel fundamental para o desenvolvimento econômico do Nordeste. É da cidade baiana, considerada o maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste, que partem cargas, alimentos, insumos industriais e mercadorias que abastecem diferentes regiões do país.



Novo corredor logístico pretende ampliar a segurança viária e reduzir gargalos no transporte de cargas entre Bahia e Pernambuco. - Foto: Wesley Fernandes/MT

Agora, com o leilão da Rota dos Sertões, concessão da BR-116/324/BA/PE promovida pelo Ministério dos Transportes, a expectativa é de que o eixo logístico ganhe mais segurança, fluidez e capacidade operacional. O certame está marcado para esta quinta-feira (28), a partir das 14h, na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo.

No coração desse corredor estratégico está Feira de Santana. A cidade conecta importantes rodovias nacionais, como BR-116, BR-324 e BR-101, funcionando como elo entre o litoral, o sertão e diferentes mercados consumidores. Sua economia é fortemente impulsionada pelo comércio, serviços e transporte de carga.

Segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS 2024), os segmentos de transporte, armazenagem e distribuição empregam cerca de 11 mil pessoas no município.

Indústria em movimento

É também em Feira de Santana que está localizado o Centro Industrial do Subaé (CIS), considerado o terceiro maior polo industrial da Bahia, atrás apenas do CIA e do Polo de Camaçari. O complexo abriga cerca de 300 indústrias de diferentes segmentos, incluindo grandes empresas dos setores alimentício, de bebidas e pneumáticos.

Entre elas está a PepsiCo, uma das maiores empresas de alimentos e bebidas do mundo, que utiliza o corredor logístico da Rota dos Sertões para distribuição de produtos pelo país. O gerente da fábrica, Rodolfo Machado, explica que a localização da cidade é um diferencial para toda a operação da empresa.

“Feira de Santana é conhecida como a porta de entrada para o Norte e Nordeste. A posição estratégica da fábrica próxima à BR-324 e à BR-116 torna a operação extremamente relevante para o nosso negócio”, afirma.

A unidade expede diariamente cerca de 240 toneladas de produtos e movimenta aproximadamente 6 mil toneladas por mês pelas rodovias da região. “Grande parte dos nossos fornecedores também está próxima do trecho. Isso reduz custos e fortalece nossa operação”, completa.

Desafios diários

Mas quem depende diariamente da BR-116/324/BA/PE ainda enfrenta desafios na infraestrutura do trecho. Congestionamentos, desgaste da pavimentação e sinistros de trânsito afetam o transporte de cargas, provocam atrasos e elevam os custos operacionais das empresas.

A percepção é compartilhada pela coordenadora de logística da Mauricéia Alimentos, Valéria Martins. A empresa, que possui centro de distribuição em Feira de Santana, utiliza todos os dias a rodovia para abastecer diferentes regiões do estado.

Ela relata que problemas na pavimentação aumentam o custo de manutenção da frota e dificultam a operação. “Os atrasos comprometem nossas entregas e afetam o abastecimento dos clientes. Por

isso, esperamos melhorias na pavimentação, mais segurança e redução no tempo de deslocamento”, afirma.

Valéria também destaca a importância de Feira de Santana para o abastecimento regional.

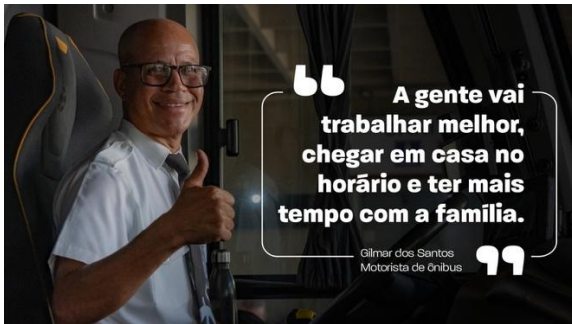
“Todos os caminhos levam a Feira de Santana. É uma cidade extremamente bem localizada. Daqui conseguimos distribuir produtos para toda a Bahia e para o Nordeste”, resume.

Vida na estrada

A rodovia também faz parte da rotina de milhares de trabalhadores e passageiros que utilizam diariamente o trecho. Há 30 anos na profissão, o motorista de ônibus Gilmer dos Santos conhece de perto os desafios da BR-324 e da BR-116.

“Quando acontece um acidente, a gente fica parado três, quatro, cinco horas na estrada. Isso atrasa tudo. Já perdi tempo de descanso e até precisei dormir na garagem da empresa, porque não consegui voltar para casa”, relata.

Para ele, as melhorias previstas na concessão podem representar mais segurança e qualidade de vida para quem vive nas estradas.



Quem mora na região também vê com otimismo o novo ciclo de investimentos. A coordenadora administrativa Quésia Santos Serqueira utiliza diariamente a BR-324 para trabalhar e se deslocar pela cidade.

“Os problemas na pista aumentam os riscos de acidentes de trânsito e geram prejuízo para quem depende da rodovia todos os dias. A gente espera que os investimentos tragam mais segurança, melhorias na infraestrutura e a duplicação da BR-116”, afirma.

Rota estratégica

Além da relevância industrial e urbana, a Rota dos Sertões também exerce papel fundamental para o agronegócio e para a economia do semiárido nordestino. Municípios como Euclides da Cunha possuem forte atividade agropecuária, com destaque para produção de feijão, milho, mandioca, apicultura e pecuária.

Nesse contexto, a BR-116 funciona como eixo essencial para conectar o sertão aos centros de distribuição, aos mercados consumidores e aos portos da região.

Para o Ministério dos Transportes, a nova concessão representa um novo momento para a infraestrutura rodoviária do Nordeste, com ampliação da segurança viária, melhora da mobilidade e ganho de competitividade econômica ao longo da Rota dos Sertões.

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

Data: 28/05/2026

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DESTINA R\$ 1,45 BILHÃO PARA MELHORIAS NO TRECHO DO MEIO DA BR-319/AM

Recursos contemplam intervenções em 339 quilômetros da rodovia, divididos em quatro lotes

ABR-319/AM, única ligação terrestre entre o Amazonas e o restante do país, recebe em torno de R\$ 1,45 bilhão em investimentos previstos para 2026. O montante inclui intervenções em 339 quilômetros

de extensão no Trecho do Meio, divididos em quatro lotes a serem executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).



Jerônimo Gonzalez/MT

A ordem de serviço para a execução de melhoramentos no Lote 4, no Trecho do Meio, da BR-319/AM foi assinada, nesta quarta-feira (27), durante cumprimento de agenda do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, no Amazonas, para anúncio de investimentos superiores a R\$ 7 bilhões em infraestrutura, energia, logística, desenvolvimento regional e produção de petróleo e gás no estado. O ministro dos Transportes, George Santoro, integrou a comitiva federal.

Obras na BR-319 buscam melhorar a trafegabilidade e fortalecer o abastecimento na Região Norte. - Foto:

“Vamos entregar ao povo da Amazônia a BR-319 pronta para transitar. Queremos mostrar ao mundo que é possível fazer uma estrada ligando Manaus ao restante do país e, ao mesmo tempo, preservar a floresta e respeitar as comunidades da região”, afirmou o presidente Lula.

Trecho do Meio

A execução de melhoramentos no Lote 4 da BR-319/AM conta com investimento aproximado de R\$ 362 milhões e visa aprimorar as condições operacionais e de circulação em um dos trechos mais estratégicos da rodovia. O segmento compreendido fica entre os km 469,6 e 590,1, totalizando 120,5 quilômetros de extensão.

“Estamos vivendo um momento histórico para a BR-319. Depois de muito diálogo e construção conjunta dentro do governo, conseguimos avançar de maneira substancial para garantir melhorias em toda a rodovia e ampliar a integração do Amazonas com o restante do país”, destacou o ministro dos Transportes, George Santoro.

O avanço das obras no trecho foi possível a partir de alterações na legislação e de novo entendimento jurídico da Advocacia-Geral da União (AGU), que passou a diferenciar obras de implantação de novas rodovias daquelas voltadas a melhorias em estradas já existentes. Com isso, as intervenções na BR-319/AM passaram a ser enquadradas como melhoramentos, o que deu mais agilidade aos processos em trechos já implantados.

Integração regional

A BR-319/AM é um eixo estratégico para a integração e o desenvolvimento econômico e social da Região Norte, especialmente por conectar os estados do Amazonas e de Rondônia por via terrestre. A rodovia desempenha papel fundamental no abastecimento de mercadorias, no deslocamento de pessoas e no acesso a serviços essenciais.

As intervenções buscam garantir condições adequadas de trafegabilidade e segurança aos usuários para promover a manutenção e melhoramentos da infraestrutura rodoviária. As ações desenvolvidas pela DNIT também contribuem para reduzir a dependência dos modais aéreo e fluvial, ampliar a mobilidade da população e fortalecer a logística regional.

Outras agendas

O ministro dos Transportes, George Santoro, integrou a comitiva de autoridades que acompanhou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em diversas agendas cumpridas no estado. Além da entrega de 576 unidades habitacionais do Residencial Morar Melhor, do programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), os compromissos incluíram visitas técnicas, audiência pública e anúncios de investimentos em infraestrutura e logística no Amazonas.



Em audiência pública realizada nesta quarta-feira (27), os ministros do Meio Ambiente e Mudança do Clima, João Paulo Capobianco, e dos Transportes, George Santoro, detalharam as medidas especiais anunciadas para a BR-319 pelo Governo do Brasil. O conjunto de ações inclui monitoramento ambiental, regularização fundiária e parceria com a iniciativa privada na área de influência da rodovia.

Houve, ainda, vistoria às obras Trecho Charlie da BR-319/AM, na terça-feira, onde os serviços de reconstrução entre os km 198,20 e 218,20 avançaram cerca de 42%, com aproximadamente 11 quilômetros pavimentados. Já o segmento entre os km 218,20 e 250,00 segue em fase de contratação para continuidade das intervenções na rodovia.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 28/05/2026

EM AUDIÊNCIA PÚBLICA, MINISTROS DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA E DOS TRANSPORTES DETALHAM MEDIDAS PARA A BR-319

Conjunto de ações para a BR-319 inclui monitoramento ambiental, regularização fundiária e parceria com a iniciativa privada na área de influência da rodovia

Em audiência pública que ocorre nesta quarta-feira (27), a partir das 15h, em Manaus (AM), os ministros do Meio Ambiente e Mudança do Clima, João Paulo Capobianco, e dos Transportes, George Santoro, detalham as medidas especiais anunciadas para a rodovia BR-319 pelo Governo do Brasil.

Também participam da apresentação o secretário especial do Programa de Aceleração do Crescimento da Casa Civil da Presidência da República, Roberto Garibe; o diretor de Empreendimentos da Infra S.A., André Luis Ludolfo da Silva; e o diretor do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), Henrique dos Santos Pereira.

Os jornalistas poderão acompanhar as apresentações realizadas pelas autoridades. Ao final do evento, deve haver interação entre os porta-vozes e a imprensa.

Conjunto de ações

A BR-319, que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO), é um dos projetos do Novo PAC, e sua área de influência será alvo de um conjunto de ações voltadas à proteção socioambiental e ao desenvolvimento sustentável. Está prevista a contratação de um modelo inédito no país que, pela primeira vez, integra serviços de monitoramento e suporte à governança ambiental e manutenção rodoviária.

As medidas buscam convergir os objetivos de preservar a região, fundamental para a regulação do ciclo de chuvas, e pavimentar a rodovia, garantindo a integridade do licenciamento ambiental.

O pacote de ações inclui a celebração de parceria contratada com a iniciativa privada; a criação de um corredor de Unidades de Conservação e Terras Indígenas no entorno da BR-319; ações de segurança pública e fiscalização ambiental; ordenamento territorial; regularização fundiária e ambiental de propriedades rurais; promoção de contratos florestais voltados ao manejo e à restauração; e fomento à bioeconomia a partir dos produtos da rica biodiversidade local.

Serviço

Audiência pública sobre medidas para a BR-319

Data: quarta-feira, 27 de maio

Horário: às 15h (horário de Manaus)

Local: Auditório da Ciência, Bosque da Ciência — Av. André Araújo, 2.936, Petrópolis, Manaus (AM)

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 28/05/2026

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A BR-319 E O FUTURO DA AMAZÔNIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O robusto pacote de investimentos de mais de R\$ 7 bilhões anunciado pelo Governo Federal para o Amazonas destaca um importante momento para a infraestrutura da Região Norte. Ao abranger frentes vitais como a modernização do sistema elétrico, a construção do Terminal Manaus Moderna e a expansão da produção de gás natural em Urucu, o Estado brasileiro começa a saldar uma dívida histórica de isolamento com a população local. No entanto, nenhum dos anúncios carrega tanto peso simbólico e prático quanto o aporte de R\$ 1,45 bilhão destinado à recuperação e melhoramentos na BR-319, a única ligação terrestre entre Manaus e o restante do País. A execução dessa obra é urgente para garantir a dignidade e o abastecimento de milhões de brasileiros, mas ela traz consigo a responsabilidade de se tornar o maior exemplo global de engenharia sustentável.

Defender a recuperação da BR-319, especialmente o complexo “Trecho do Meio”, significa reconhecer que o direito à mobilidade e ao desenvolvimento econômico não pode ser negado aos habitantes da maior floresta tropical do mundo. O isolamento geográfico encarece alimentos, atrasa o atendimento à saúde e limita a competitividade da Zona Franca de Manaus. Os 339 quilômetros que receberão as intervenções, divididas em quatro lotes, representam uma artéria logística que necessita de trafegabilidade permanente. Contudo, o grande mérito do debate atual reside na superação do falso dilema entre o progresso e a conservação. Como pontuado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nessa quarta-feira, ao visitar a região, o Brasil tem a obrigação de provar ao mundo que é plenamente possível pavimentar e estruturar uma rodovia integrando a Amazônia e, simultaneamente, manter a floresta de pé.

Para que essa premissa se converta em realidade, as obras da BR-319 devem adotar os mais rigorosos padrões de mitigação de danos ambientais já vistos no País. O asfaltamento não pode vir acompanhado do histórico e destrutivo efeito “espinha de peixe”, em que estradas secundárias ilegais rasgam as matas nativas a partir do eixo principal. Isso exige do Governo e do setor privado um investimento pesado em governança ambiental e fiscalização contínua. A instalação de passagens de fauna (aéreas e subterrâneas), telas de proteção para evitar o atropelamento de animais, o cercamento de unidades de conservação lindeiras e o monitoramento por satélite em tempo real devem ser cláusulas pétreas na execução de cada lote do projeto.

Mais do que uma simples via de asfalto, a nova BR-319 precisa ser gerida sob o conceito de “estrada-parque”, onde a presença do Estado garanta a segurança viária e coíba o desmatamento ilegal e a grilagem de terras. O sucesso desse investimento rodoviário, somado às iniciativas de bioeconomia e transição energética incluídas no pacote de R\$ 7 bilhões, posicionará o Brasil como liderança em infraestrutura verde. Ao conciliar a engenharia de transporte com a salvaguarda ambiental, o País demonstra que respeitar as comunidades amazônicas e preservar a biodiversidade são metas perfeitamente compatíveis com a construção de um futuro próspero e integrado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - ACESSOS: O (AINDA) GRANDE DESAFIO DO PORTO. E DA BAIXADA SANTISTA TAMBÉM



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinio@portalbenews.com.br

“Insanidade é repetir as mesmas coisas,



e esperar resultados diferentes”

Frase atribuída a Albert Einstein (1879-1955), físico teórico alemão, autor da Teoria da Relatividade Geral

“... apesar de termos feito tudo, tudo que fizemos, ainda somos os mesmos, e vivemos como os nossos pais”

Trecho de “Como nossos pais”, música do cantor e poeta Belchior (1946-2017) e eternizada pela cantora Elis Regina (1945-1982)

É quase consenso que os principais gargalos operacionais e para expansões DO Porto/Complexo de Santos (SP) não estão NO porto: são seus acessos. Acesso aquaviário para os navios de grande porte que crescentemente o frequentam (contêineres à frente). E, principalmente, acessos terrestres: rodoviários e ferroviários.

Essa constatação embute uma má e uma boa notícia.

Melhor, uma face boa, meio que compensatória, dos infortúnios de quem vive e trabalha na região: ela resulta do “sucesso” das transformações que o porto passou nos últimos 30 anos. Como assim?

As 186,4 milhões de toneladas movimentadas em 2025 (segundo a Autoridade Portuária de Santos/APS; 142,8 Mt pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários/Antaq) são 6,4 vezes mais que as 29,1 Mt de 1993, ano de sanção da Lei nº 8.630, balizadora de um ciclo de reformas que anabolizou os portos brasileiros. Santos, em particular, deste então cresceu, em média, 5,8 % ao ano (2 dígitos em alguns anos), percentual só superado pelo crescimento do PIB em três desses 30 anos: economia, mercado de trabalho e receitas tributárias (das três esferas) foram impactadas por esse “sucesso” portuário.

Mas essas 157,3 Mt/ano paulatinamente agregadas, claro, precisavam chegar e sair dos navios. Como a capacidade rodoviária e ferroviária, malgrado algumas iniciativas e investimentos, não acompanharam o ritmo de evolução das instalações portuárias, chegar-se ao imbróglio atual era algo inevitável: apenas questão de tempo. Algo “contratado”, usando bordão corrente.

Já a má notícia é que tanto os infortúnios das pessoas, como maior consumo de combustíveis e emissões, e custos rodoviários/logísticos extras/adicionais, podem até piorar. E isso não deve ser desconsiderado se mantido o atual padrão de planejamento, governança e regulação. Será? Aos números:

Se as previsões do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos (jul/20) se realizarem, o complexo virá a movimentar 240,6 Mt/ano em 2040 (+ 54,2 Mt/ano doravante – 29%); já então sob uma nova matriz de transportes de/para a hinterlândia: 40% ferro (na época 33%); 47% rodo; 4% duto; e 9% transbordo. Só que, apesar da desejável e ambiciosa meta de duplicação ferroviária sobre a base-2020 (45 Mt/ano para 86 Mt/ano), o modo rodoviário precisaria, ainda assim, crescer 37,8% (27,7 Mt/ano). Para se ter uma ideia, isso equivale, em média, a mais 2.530 carretas de 30 t por dia-calendário (+ 21% no pico): uma fila, adicional, para-choque a para-choque, de mais de 60 km. Isso diariamente!

E pensar que isso é só a ponta do iceberg? Sim, pois o Plano Mestre e o PDZ não consideraram nem expansões dos TUPs então existentes, já previstas, nem estudos para mais meia dúzia (alguns autorizados posteriormente). Se tudo vier a ser concretizado, seriam mais 70Mt-80 Mt/ano só de demanda ferroviária adicional! Ou seja, quase outro tanto do crescimento explicitado para 2020-2040.

A se ponderar, ainda, os impactos qualitativos do novo terminal de contêineres (Tecon-10), que se anuncia para breve; bem ali num dos principais gargalos, o Retão da Alemoa.

Em síntese, salta aos olhos que as demandas, ofertas, modelagens e matriz de transportes enunciadas não interagiram. Vale dizer, se cada número/meta for verdadeiro, de per si, alguma coisa



não terá como acontecer: ou as movimentações não crescerão tanto, ou as expansões previstas não ocorrerão; ou as novas implantações não se efetivarão; ou a matriz de transportes terá outro perfil. Ah! Isso mesmo que a meta de 109 Mt/ano da MRS para a “Ferradura” seja antecipada de 2056 para 2040!

A essa altura talvez o leitor esteja suspeitando que já leu algo parecido. Bingo! Não é engano seu, não! Este artigo apenas atualiza os dados de “Houston, we have a problem! Baixada Santista também”, publicado há dois anos na edição especial para o Santos Export de 2024: o fato do diagnóstico e propostas seguirem muito atuais, por si só, já é revelador. Não?

Há saída?

Os planos e investimentos decorrentes das renovações antecipadas da Rumo e MRS contribuirão para a “solucionática”? Sim; e já estão contribuindo. A ampliação da capacidade da “Ferradura” (acesso ferroviário único para todos os terminais do complexo)? Sim! A Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), substituindo a Portofer (modelo limitado e que nunca chegou a cumprir os compromissos e metas previstos)? Sim. Mas, infelizmente, todos eles, juntos, ainda são insuficientes para se alcançar todas as metas projetadas.

O que fazer, então, para atender às necessidades da economia paulista e da hinterlândia do complexo, não desperdiçar oportunidades à porta e minimizar transtornos para mais de 2 milhões de pessoas da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS)?

Implantação de novas infraestruturas (3ª Via rodoviária, nova ferrovia na Serra, porto off-shore, p.ex), claro, mais cedo ou mais tarde poderão vir a ser necessárias. Mas, antes, não há o que ser feito para maior eficiência e capacidade das infraestruturas/sistemas existentes, ainda nesta década? Ou até 2040? Valeria avaliar e discutir, p.ex:

No curto/médio prazo: reduzir as impedências viárias causadas por buracos, iluminação e sinalização precárias; também por estacionamentos irregulares e/ou desnecessários para a operação portuária. Reduzir os picos dos fluxos (pelo maior uso noturno e finais de semana). Utilizar a Rodovia dos Imigrantes também para descida, em horários selecionados e veículos com padrões modernos de segurança. Maximizar a integração física, operacional e informacional entre a FIPS e as concessões; como em Chicago, Houston, Rotterdam, portos chineses, entre outros – algo que, informa-se, teve avanços recentes, e deve-se trazer surpresas em breve.

No médio/longo prazo: priorizar a implantação de novos terminais de granéis sólidos e carga geral no “Fundão do Estuário” (diminuindo a circulação pelo viário da Baixada – reduzindo TKUs terrestres).

Ou seja; abordagem com enfoque mais logístico no planejamento e gestão das infraestruturas e serviços que, aliás, deveria ensejar e nortear revisões do PDZ (jul/2020), Plano Mestre (abr/2019) e ser contemplado no Plano Nacional de Logística (PNL) em elaboração, agora com horizonte 2050 (Vide “Problema Específico nº 1, 4, 6, 7, 9, 11”, etc, do seu “Diagnóstico”).

É difícil? Fácil certamente não é. Mormente porque há elevado número de atores e interesses (econômicos, políticos e corporativos) envolvidos. No setor público, ademais, três instâncias de poder; lembrando ainda que este é ano eleitoral!

Já foi tentado e não deu certo? Algumas iniciativas, sim. Mas será que a estratégia utilizada foi a mais adequada?

Lógico que um alargamento viário aqui, um pátio ferroviário ali, um viaduto acolá, como os já implementados, ajudam. Mas dificilmente serão soluções pontuais ou segmentadas que permitirão, paralela e conjuntamente, resolver o imbróglio existente (estabelecendo novo padrão porto-cidades-meio ambiente) e viabilizar o previsto e desejado crescimento das movimentações.

Segue sendo um grande desafio!

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

É DIFÍCIL? FÁCIL CERTAMENTE NÃO É. MORMENTE PORQUE HÁ ELEVADO NÚMERO DE ATORES E INTERESSES (ECONÔMICOS, POLÍTICOS E CORPORATIVOS) ENVOLVIDOS. NO SETOR PÚBLICO, ADEMAIS, TRÊS INSTÂNCIAS DE PODER; LEMBRANDO AINDA QUE ESTE É ANO ELEITORAL!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/05/2026

OPINIÃO – ARTIGOS - A ILUSÃO DO AVANÇO E O COLAPSO DO SISTEMA VIÁRIO



BAYARD UMBUZEIRO NETO
CEO da Transbrasa

opinioao@portalbenews.com.br

Chegamos a mais uma edição do Fórum Santos Export e, como de costume, veremos projeções otimistas e discursos que celebram o futuro do Porto de Santos. Ouviremos sobre os recordes de movimentação de cargas e investimentos bilionários. No entanto, ao sairmos dos palcos para a realidade prática das estradas, percebemos um cenário de iminente colapso logístico. Há um descompasso alarmante entre o crescimento acelerado da movimentação portuária e a estagnação crônica dos acessos rodoviários que servem a Baixada Santista.

Este gargalo não é apenas físico, mas também burocrático e de planejamento. O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), concebido em outra realidade demográfica e econômica, hoje suporta um fluxo de veículos 50% superior à sua capacidade projetada. Com a projeção de que o Porto de Santos movimentará mais de 300 milhões de toneladas até 2040, a atual malha rodoviária simplesmente não resistirá.

A aguardada terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, um projeto estimado em R\$ 8 bilhões, recebeu apenas em março a licença ambiental prévia do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema). Um passo tímido para uma novela que se arrasta há anos. O projeto executivo sequer foi concluído e as obras físicas continuam distantes do horizonte imediato.

Paralelamente, o túnel submerso Santos-Guarujá, prometido há décadas como a redenção da mobilidade urbana e logística da região, enfrenta sucessivos adiamentos em seu cronograma de licitação e início de obras.

Essa contínua dependência de promessas e avanços lentos transformou o acesso ao maior porto da América Latina em um verdadeiro funil. Falhas no escoamento rodoviário geram congestionamentos quilométricos que estrangulam as vias urbanas de Santos e Cubatão, penalizando a qualidade de vida dos moradores locais e impondo prejuízos financeiros severos aos importadores, exportadores e transportadores, que lidam com custos crescentes de demurrage, perda de janelas de embarque e baixíssima produtividade.

Com esse apagão logístico e rodoviário, o comércio exterior brasileiro tem encontrado soluções na inteligência operacional instalada na zona secundária, no sistema retroportuário da Baixada Santista.

Os terminais e recintos alfandegados que constituem o retroporto deixaram de ser meras “válvulas de escape” para se consolidarem como o pulmão do Porto de Santos. Sem essas estruturas estratégicas, os terminais portuários de embarque e desembarque, instalados nos cais, entrariam em colapso operacional imediato por absoluta falta de espaço físico para armazenagem e triagem de cargas.

O sistema retroportuário desempenha um papel multidimensional indispensável para a competitividade nacional e não podemos mais aceitar a narrativa de que o complexo santista rumo ao futuro enquanto suas vias de acesso e escoamento permanecem presas ao passado.

O crescimento projetado para as próximas décadas exige investimentos urgentes e céleres na infraestrutura rodoviária e no túnel submerso. Contudo, enquanto o poder público patina em licitações e licenciamentos arrastados, é o sistema retroportuário, com sua agilidade privada e capacidade de adaptação, que sustenta o fluxo de riquezas do país. Reconhecer, valorizar e desburocratizar a atuação destes terminais não é apenas uma necessidade logística, mas uma estratégia de sobrevivência econômica para o Porto de Santos e para o Brasil.

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

ESSA CONTÍNUA DEPENDÊNCIA DE PROMESSAS E AVANÇOS LENTOS TRANSFORMOU O ACESSO AO MAIOR PORTO DA AMÉRICA LATINA EM UM VERDADEIRO FUNIL. FALHAS NO ESCOAMENTO RODOVIÁRIO GERAM CONGESTIONAMENTOS QUILOMÉTRICOS QUE ESTRANGULAM AS VIAS URBANAS DE SANTOS E CUBATÃO, PENALIZANDO A QUALIDADE DE VIDA DOS MORADORES LOCAIS E IMPONDO PREJUÍZOS FINANCEIROS SEVEROS AO IMPORTADORES, EXPORTADORES E TRANSPORTADORES, QUE LIDAM COM CUSTOS CRESCENTES DE DEMURRAGE, PERDA DE JANELAS DE EMBARQUE E BAIXÍSSIMA PRODUTIVIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/05/2026

BRASIL EXPORT - NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS EM NOVOS ACESSOS MOBILIZA DEBATES NO SANTOS EXPORT

Fórum reúne autoridades, como o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e setor produtivo para discutir gargalos logísticos, expansão portuária e capacidade operacional do Porto de Santos

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



O debate acontece em meio ao avanço da movimentação de cargas no porto, sobretudo nos segmentos de contêineres, grãos agrícolas, açúcar, celulose e combustíveis

A necessidade de ampliar investimentos em acessos rodoviários, ferroviários e aquaviários ao Porto de Santos dominará

os debates da edição 2026 do Santos Export, que começa nesta quinta-feira (28), no Casa Grande Hotel Resort & Spa, em Guarujá. Em meio ao aumento da movimentação de cargas e à pressão crescente sobre a infraestrutura logística da Baixada Santista, o fórum promovido pelo Grupo Brasil Export reunirá autoridades, como o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, executivos, operadores portuários, representantes do setor produtivo e especialistas para discutir os principais desafios do maior complexo portuário da América Latina.

A discussão ocorre em um momento de crescimento da movimentação de cargas no Porto de Santos, especialmente nos segmentos de contêineres, grãos, açúcar, celulose e combustíveis. O avanço da demanda logística, porém, vem acompanhado de preocupações relacionadas à capacidade dos acessos terrestres - em especial à necessidade de um novo acesso rodoviário ao complexo marítimo, obra prometida há anos pelo Governo do Estado e que atualmente está em projeto, à fluidez operacional e à necessidade de modernização do canal de navegação para receber embarcações de maior porte.

A abertura do evento contará com palestra do ex-advogado-geral da União e ex-ministro da Justiça José Eduardo Cardozo, que falará sobre segurança jurídica para expansão da infraestrutura portuária, no contexto do projeto Tecon Santos 10, o mega-terminal de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos.



Na sequência, haverá o painel “O futuro do maior complexo portuário da América Latina | Tecon Santos 10 e expansão das operações portuárias”, com a participação do secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e representantes da Autoridade Portuária de Santos (APS), da Santos Brasil, da DP World e da Infra S.A. para discutir a ampliação da capacidade portuária, a concessão de terminais de contêineres, os acessos rododiferroviários e as intervenções necessárias no canal de navegação.

Entre os temas previstos para o debate, estão a atração de investimentos privados, a estabilidade regulatória para expansão da infraestrutura e o alinhamento entre políticas públicas e crescimento do comércio internacional. Também devem entrar na pauta os impactos da geopolítica sobre a operação portuária e sobre a competitividade logística brasileira.

Outro painel da quinta- -feira abordará as “Estratégias de logística e armazenagem para a eficiência do fluxo de cargas na Baixada Santista”. A discussão reunirá representantes da Multilog, Ultracargo, Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) e Granel Química para tratar dos gargalos físicos e regulatórios que afetam a circulação de cargas na região.

O debate deverá incluir questões relacionadas à sincronização entre a infraestrutura rodoviária e a capacidade operacional dos terminais, além do papel dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAS) e dos operadores logísticos na organização do fluxo de caminhões e mercadorias. Também estarão em pauta os desafios ligados à armazenagem de combustíveis e grãos líquidos. Ainda na quinta-feira, o fórum terá um painel dedicado ao papel do Porto de Santos no desenvolvimento de negócios e na expansão das exportações brasileiras. O encontro discutirá a capacidade de crescimento dos terminais e dos acessos terrestres diante do aumento da demanda por embarques agrícolas e de celulose.

O painel também abordará a dependência do modal rodoviário e as alternativas para ampliar a participação das ferrovias e hidrovias no sistema logístico ligado ao complexo santista. Outro tema previsto é a necessidade de modernizar a infraestrutura aquaviária para permitir a recepção de navios de maior porte.

A programação prevê ainda discussões sobre segurança jurídica e estabilidade regulatória no setor de infraestrutura. O painel InfraJur deverá tratar de previsibilidade regulatória, modelos de concessão e mecanismos de resolução de disputas para investimentos privados de longo prazo.

Sexta-feira

No segundo dia do fórum, os acessos ao Porto de Santos voltarão ao centro das discussões com a apresentação do estudo “Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista”, que discutirá alternativas para expansão logística e aumento da capacidade operacional.

Também na sexta-feira, representantes da indústria, do agronegócio, do setor automotivo, da exportação de cereais, do segmento cafeeiro e da concessionária Ecovias Imigrantes participarão de painel sobre demandas do setor produtivo e ações para aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo.

O Santos Export terá ainda debates sobre diversidade e inclusão no setor de infraestrutura, transição energética, descarbonização do transporte terrestre e adaptação do setor portuário às novas exigências ambientais.

O encerramento do fórum, na sexta-feira, contará com a presença confirmada do ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, além de representantes do setor de infraestrutura, logística, transporte e operação portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/05/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

sujeito a modificações

28 | MAIO | QUINTA-FEIRA

08h30 Credenciamento
09h00 Palavras de boas-vindas do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos
>> Posse da nova presidente do Conselho ESG do Brasil Export, Béatrice de Toledo Dupuy
>> Posse dos novos integrantes do Conselho Nacional do Brasil Export
09h15 Palavras de abertura do Presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Mollitz
>> Posse dos novos integrantes do Conselho do Santos Export
09h30 Palestra de José Eduardo Cardozo, ex-Advogado Geral da União e ministro da Justiça
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 do 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
11h00 Intervalo
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
12h30 Encerramento do período
14h00 Palestra especial
14h30 Painel: Diversidade e Inclusão no setor de infraestrutura
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 Jullão, Fundadora do Instituto Autismo Brasil (IAB); Nina Barbosa, Secretária Municipal da Mulher, da Cidadania, da Diversidade e dos Direitos Humanos de Santos
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 Lascosque, Superintendente Institucional de Logística da Suzano; demais debatedoras a confirmar
16h00 Apresentação | Inovação: Fernanda Presídio, CEO da Lumini IT
16h30 Intervalo
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

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
A partir das 18h30 Sessão Solene com autoridades

29 | MAIO | SEXTA-FEIRA

08h30 Credenciamento e boas-vindas
09h00 InfraESG | Descarbonização no setor de transporte terrestres
Palestra especial: Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
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 Aranha, Superintendente de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da Autoridade Portuária de Santos (APS); Demais debatedores a confirmar
10h15 Intervalo
10h30 Painel: Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de acesso ao complexo santista
Moderação: Ricardo Mollitz, 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
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, Inteligência de Mercado da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC); Ronald Moraes, Coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos; Willian Matsuo, Coordenador de Gestão Empresarial da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim); Demais convidados a confirmar
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 CLIAS e dos operadores logísticos como reguladores do fluxo de cargas 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
Moderação: Ricardo Mollitz, Diretor-Executivo do Sopesp. Debatedores confirmados: Djalmá 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
13h00 Solenidade de encerramento

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

BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT LANÇA CENTRO INÉDITO DE FORMAÇÃO DE EXECUTIVOS, A BE ACADEMY

Instituição de ensino terá cursos especiais e programas internacionais voltados ao mercado de infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A BE Academy será coordenada pelo desembargador Celso Peel, o diretor da ANTT Felipe Queiroz e o executivo Hudson Carvalho

O mercado de infraestrutura do Brasil passa a contar com um centro inédito para a formação de seus executivos. Trata-se do BE Academy, que o Grupo Brasil Export lança oficialmente hoje, quinta-feira, dia 28, durante a programação do Santos Export – Fórum

Regional de Infraestrutura de Transportes, Energia e Mineração, realizado no Casa Grande Hotel, em Guarujá, no Litoral de São Paulo.

A BE ACADEMY TERÁ O APOIO INSTITUCIONAL DA ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO DA INFRAESTRUTURA (ABDINFRA)



A iniciativa consolida a trajetória do Grupo Brasil Export, responsável pelo maior movimento de debates do setor de infraestrutura no País, que reúne lideranças empresariais, autoridades da área e especialistas, gerando um conhecimento único sobre esse mercado. E esse conteúdo será um dos diferenciais da BE Academy, que contará com programas educacionais com aprendizado avançado, vivência prática e um networking executivo.

A instituição também manterá parcerias permanentes com universidades, centros de pesquisa, entidades de classe e organizações internacionais, tendo o apoio institucional da Academia Brasileira de Direito da Infraestrutura (ABDIInfra) – entidade criada em parceria com o Brasil Export para o desenvolvimento de estudos e discussões sobre questões jurídicas no setor. A ABDIInfra é presidida pelo ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros, que também estará presente na programação desta edição do Santos Export.

Durante o lançamento, serão apresentados seus primeiros cursos da BE Academy e seus programas internacionais.

Coordenação

A academia é liderada por profissionais de destaque no mercado da infraestrutura. A coordenação científica é do desembargador federal do Trabalho Celso Peel, do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT2). Com atuação focada no Direito Portuário e do Trabalho, Peel foi o relator do anteprojeto que fundamentou o Projeto de Lei n. 733/2025, voltado à modernização do marco regulatório dos portos. Ele também atua como coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export.

Já a coordenação acadêmica terá à frente o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e especialista em Políticas Públicas Felipe Queiroz. Mestre pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e com formações executivas nas universidades de Oxford (Inglaterra) e Harvard (Estados Unidos), acumula mais de 20 anos de experiência federal.

A direção executiva da BE Academy será de Hudson Carvalho, engenheiro mecânico com especialização pelo MIT Sloan e MBA pela FGV. Possui 28 anos de bagagem em gestão e Recursos Humanos em grandes indústrias e no ambiente portuário, tendo sido conselheiro do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) de Santos e do Centro de Excelência Portuária (Cenep) de Santos, mantido pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Hudson também é articulista do jornal BE News, escrevendo semanalmente sobre o mercado de trabalho no setor de infraestrutura.

A BE Academy é lançada em um momento crucial de transição econômica e regulatória no Brasil. Com a atualização de normas e regulamentos do setor de infraestrutura, caso do PL 733, voltado ao segmento portuário, e novos valores sendo incorporados ao mercado, como os de ESG (de Environmental, Social e Governance, ou, na tradução do inglês, Ambiental, Social e de Governança), empresas e autoridades cada vez mais demandam lideranças com acesso às melhores práticas globais e conhecimento sobre as novas tendências, um conhecimento que será oferecido nos programas de qualificação da BE Academy.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - JBS AMPLIA OPERAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ COM NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS

Terminal passará a contar com 12 linhas regulares de longo curso e reforçará conexões com Estados Unidos, Caribe e Mediterrâneo

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A JBS Terminais ampliará seu portfólio de serviços de navegação internacional com a chegada de duas novas linhas de longo curso ao Porto de Itajaí, em Santa Catarina: UCLA/Gulf to SAEC String 1 e Bossa Nova/Sirius 1. Com isso, a companhia alcançará o maior número de linhas já registrado na

história do Porto de Itajaí. Para sustentar a expansão, a empresa também investirá cerca de R\$ 9 milhões na internalização da operação logística entre cais e pilha de contêineres.

O serviço UCLA/Gulf to SAEC String 1 conectará Itajaí à Costa Leste dos Estados Unidos, ao Caribe e ao Norte da América do Sul, com mercados como Houston e Cartagena. Já o Bossa Nova/Sirius 1 reforçará a ligação entre Santa Catarina e o Mediterrâneo, com hubs como Algeiras e Tanger Med.



Em abril deste ano, o terminal operado pela JBS Terminais no Porto de Itajaí registrou a maior movimentação mensal de sua história, com mais de 44,8 mil TEU movimentados

Para acompanhar o crescimento da operação, a JBS Terminais vai investir cerca de R\$ 9 milhões na compra de 25 caminhões para uso exclusivo na operação interna do Porto de Itajaí. Os veículos, adquiridos da Renova, empresa da JBS Novos Negócios, serão usados no fluxo entre o cais e a pilha de contêineres. Com isso, a companhia passará a ter operação logística 100% própria. A entrega dos caminhões

está prevista até o fim de maio, com entrada em operação gradual até o início de junho.

O reforço da operação se explica pelo crescimento contínuo do terminal. Desde que assumiu a operação, a JBS Terminais tem apresentado um avanço médio mensal de 12% na movimentação de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Em abril, o terminal registrou a maior movimentação mensal de sua história, com mais de 44,8 mil TEU movimentados.

As duas novas linhas regulares de navegação se somam às 10 existentes. As rotas regulares estabelecidas reforçam a conexão de Santa Catarina com destinos estratégicos na Ásia, na Europa, em toda a América, no Oriente Médio e na África.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/05/2026

PORTOS - RECEITA RETÉM 120 MIL CAMISAS FALSIFICADAS DE CLUBES E SELEÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Carga de 22 toneladas estava escondida atrás de mochilas em contêiner; órgão informou que apreensões no complexo já passam de 300 toneladas em três meses

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Entre os itens encontrados estão camisas de seleções que disputarão a Copa do Mundo, como Brasil, Canadá, Portugal, Argentina, Colômbia, México, Espanha, Alemanha e Japão

A Receita Federal reteve 22 toneladas de materiais esportivos falsificados em um contêiner no Porto de Santos, no litoral paulista. A carga, localizada no último dia 20 e divulgada nesta quarta-feira (27), continha cerca de 120 mil camisas de seleções nacionais e clubes de futebol, avaliadas em aproximadamente R\$ 3,3 milhões.

Segundo a Receita, os produtos estavam escondidos atrás de cerca de duas toneladas de mochilas posicionadas próximas à porta do contêiner, em uma tentativa de dificultar a fiscalização da carga.

Entre os itens encontrados estão camisas de seleções que disputarão a Copa do Mundo, como Brasil, Canadá, Portugal, Argentina, Colômbia, México, Espanha, Alemanha e Japão. Também foram identificadas peças de clubes brasileiros e estrangeiros, entre eles Santos, Botafogo, Portuguesa, Flamengo, Atlético Mineiro e Manchester United, da Inglaterra.

De acordo com a Receita Federal, a retenção teve características diferentes das demais apreensões realizadas recentemente no Porto de Santos. Segundo o órgão, em outras ocorrências os materiais esportivos estavam misturados a diferentes tipos de mercadorias falsificadas.

A Receita informou ainda que, nos últimos três meses, outros 15 contêineres com cargas irregulares foram retidos no complexo santista. Ao todo, as apreensões realizadas no período superaram 300 toneladas de mercadorias falsificadas.

Desse total, 97 toneladas correspondem apenas a camisas de seleções nacionais e clubes de futebol. A estimativa do órgão é de que mais de meio milhão de peças esportivas tenham sido retidas nas operações.

Nos demais contêineres, os fiscais encontraram também produtos como remédios, óculos, tênis, suplementos alimentares, cosméticos e brinquedos falsificados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

TRANSPORTES - NAVEGAÇÃO – OPINIÃO - FROTAS FANTASMAS, REGISTROS FRAUDULENTOS E OS RISCOS JURÍDICOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL



NATHÁLIA D'ANTONIO FERNANDES FERREIRA

Advogada associada do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas e pós-graduanda em Direito Processual Civil

opinio@portalbenews.com.br

A expansão das frotas fantasmas expõe uma lacuna sensível do transporte marítimo internacional: sem rastreabilidade, transparência registral e seguro adequado, os riscos deixam de ser apenas comerciais e passam a atingir a segurança jurídica, ambiental e humana.

Denomina-se “frota fantasma” o conjunto de embarcações que manipulam ou desligam o AIS (Automatic Identification System, sistema de rastreamento e comunicação marítima que transmite automaticamente dados de embarcações, como identidade, posição, rumo e velocidade), mudam repetidamente de bandeira, recorrem a shell companies (sociedades de fachada) e utilizam documentação falsa para ocultar propriedade, rota ou carga.

Essa prática, associada ao uso de bandeira falsa e de registros fraudulentos, ocorre quando a embarcação ostenta uma bandeira sem autorização válida ou se vale de documentos falsos, desvirtuando o propósito do registro e diluindo a responsabilidade do Estado de bandeira.

Na prática, a crescente preocupação com a rastreabilidade das embarcações vem impactando significativamente a atuação de armadores, operadores logísticos, terminais portuários, seguradoras e instituições financeiras ligadas ao setor marítimo. Isso porque a dificuldade de identificação da origem da carga, da titularidade das embarcações e dos reais beneficiários das operações amplia consideravelmente os riscos regulatórios, reputacionais e contratuais envolvidos.

Sob a perspectiva jurídica, o cenário atual reforça a importância das políticas de compliance marítimo e dos mecanismos e diretrizes aplicados às operações internacionais. A verificação da regularidade registral da embarcação, da conformidade documental, da origem das cargas transportadas e da observância às restrições internacionais passou a ocupar posição central na gestão jurídica de riscos do setor.



Outro aspecto de relevante impacto jurídico refere-se ao mercado securitário. A utilização de embarcações com registros duvidosos, operações pouco transparentes ou inconsistências documentais pode resultar em agravamento do risco securitário, restrições de cobertura e até negativa de indenização por parte das seguradoras marítimas, especialmente em operações realizadas em regiões consideradas de maior sensibilidade geopolítica.

Essas estratégias, portanto, criam riscos de responsabilização por violação de sanções, financiamento ilícito, poluição, fraude securitária e perda de cobertura de seguro, atingindo armadores, afretadores, P&I clubs, isto é, clubes de proteção e indenização, e instituições financeiras.

As discussões do CMI 2026 (International Maritime Law Conference) deixaram claro que os registros fraudulentos são hoje uma ameaça concreta à segurança marítima e ambiental. Em um contexto de tensões geopolíticas e sanções, cresceu a operação de navios com reduzida transparência registral, o que dificulta a rastreabilidade de cargas, a identificação de operadores e a fiscalização por autoridades e reguladores.

Nesse ponto, emerge um debate sensível, também destacado nos painéis do CMI: haveria base jurídica para que qualquer país interceptasse essas embarcações e impusesse suas regras ou, quando elas estão em alto-mar, nenhum outro país teria o direito de aplicar suas normas? Há arcabouço legal suficiente para lidar com essas questões?

A forma de responder a essa questão delimita o escopo de atuação contra frotas fantasmas e condiciona a eficácia de medidas como apreensão, detenção e demolição compulsória de cascos estruturalmente inseguros.

O navio-tanque Pablo, usado como exemplo no CMI, ilustra, de forma dramática, esse emaranhado de riscos. Construído em 1997 e registrado no Gabão, integrava a chamada shadow fleet, transportando petróleo de países sancionados, com proprietários ocultos e padrões de segurança precários. A explosão de vapores em seus tanques, decorrente da ausência de sistema de gás inerte, resultou em três mortes, destruição quase total do casco e abandono prolongado da embarcação à deriva, justamente porque não havia seguro formal que cobrisse reboque, mitigação de danos e limpeza.

Somente meses depois o casco foi rebocado e vendido para sucateamento, evidenciando a dificuldade de imputar responsabilidades e mobilizar recursos em acidentes envolvendo navios fora dos circuitos tradicionais de registro e seguro. Vinte e cinco tripulantes foram resgatados, alguns dos quais precisaram se jogar ao mar, enquanto três (dois indianos e um ucraniano) ficaram desaparecidos e foram dados como mortos.

Esse exemplo revela que o problema não é apenas de cumprimento de sanções econômicas, mas de proteção da vida humana, do meio ambiente marinho e da própria credibilidade do direito marítimo. O que precisa mudar?

O caso Pablo mostra que o problema não se limita ao cumprimento de sanções econômicas. A opacidade registral já atinge a proteção da vida humana, a preservação do meio ambiente marinho e a confiança na efetividade do próprio direito marítimo.

O que foi apresentado no CMI 2026 indica que estamos diante do início de uma resposta regulatória, e não de seu ponto de chegada. As diretrizes da IACS (International Association of Classification Societies, a Associação Internacional das Sociedades Classificadoras) devem trazer recomendações relevantes, mas recomendações, por si só, não bastam.

O setor precisa avançar para padrões mínimos obrigatórios, acompanhados de mecanismos reais de fiscalização, cooperação entre autoridades e capacidade concreta de implementação. Sem isso, continuaremos a administrar sintomas, e não a enfrentar a causa do problema.

Novos “Pablos” poderão seguir navegando à margem dos circuitos tradicionais de registro, seguro e controle, expondo tripulantes, degradando o ambiente marinho e ampliando a insegurança jurídica. A

resposta a esse fenômeno não pode depender apenas da reação posterior ao acidente. Ela precisa começar antes: na transparência do registro, na rastreabilidade das operações e na responsabilização efetiva de quem se beneficia dessa opacidade.

Nathália D'Antonio Fernandes Ferreira e outros profissionais do escritório Cristina Wadner e Advogadas Associadas escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

AS DISCUSSÕES DO CMI 2026 (INTERNATIONAL MARITIME LAW CONFERENCE) DEIXARAM CLARO QUE OS REGISTROS FRAUDULENTOS SÃO HOJE UMA AMEAÇA CONCRETA À SEGURANÇA MARÍTIMA E AMBIENTAL. EM UM CONTEXTO DE TENSÕES GEOPOLÍTICAS E SANÇÕES, CRESCEU A OPERAÇÃO DE NAVIOS COM REDUZIDA TRANSPARÊNCIA REGISTRAL, O QUE DIFICULTA A RASTREABILIDADE DE CARGAS, A IDENTIFICAÇÃO DE OPERADORES E A FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES E REGULADORES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/05/2026

AEROPORTOS - NORDESTE LIDERA ALTA DO TURISMO INTERNACIONAL NO BRASIL

Região recebeu 212 mil passageiros estrangeiros por via aérea no primeiro trimestre, crescimento de 66%, impulsionado pela ampliação de rotas e voos internacionais

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Aeroporto de Salvador: Bahia liderou o fluxo internacional aéreo entre os estados da região Nordeste, com 83,5 mil visitantes vindos do exterior no período, um aumento de 26,83%

A região 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.

Segundo o MPor, 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.



A pasta informa também que, 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.

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

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 Montevideu–Natal, operado pela Gol. E em maio houve a retomada do voo Praia (capital de Cabo Verde) para o 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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

INFRAESTRUTURA - AM RECEBERÁ MAIS DE R\$ 7 BI EM ENERGIA, LOGÍSTICA E TRANSPORTES

Pacote anunciado pelo governo federal inclui investimentos em porto, BR-319, setor elétrico, Polo de Uruçu e construção naval

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

Os anúncios feitos pelo governo federal nesta quarta-feira (27), no Amazonas, somam mais de R\$ 7 bilhões em investimentos voltados a energia, logística, infraestrutura hidroviária, transporte rodoviário, produção de petróleo e gás natural e construção naval. Os recursos foram apresentados durante agendas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva em Manaus e Iranduba e incluem obras consideradas

estratégicas para integração da região amazônica, ampliação da capacidade logística e reforço da segurança energética do estado.



Na área logística e hidrovial, o Ministério de Portos e Aeroportos confirmou investimento de R\$ 875,9 milhões, dentro do Novo PAC, para construção do Terminal Manaus Moderna

Um dos principais anúncios envolve investimentos de R\$ 3,3 bilhões em energia elétrica, modernização da rede e programas de universalização do acesso à eletricidade. Desse total, R\$ 2,3 bilhões serão aplicados pela Âmbor

entre 2026 e 2028 na reestruturação e modernização do sistema elétrico amazonense. Os recursos contemplam manutenção da rede, implantação de 10 subestações, projetos de descarbonização e interligações elétricas em municípios do interior.

OS RECURSOS FORAM APRESENTADOS DURANTE AGENDAS DO PRESIDENTE LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA EM MANAUS E IRANDUBA E INCLUEM OBRAS CONSIDERADAS ESTRATÉGICAS PARA INTEGRAÇÃO DA REGIÃO AMAZÔNICA, AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE LOGÍSTICA E REFORÇO DA SEGURANÇA ENERGÉTICA DO ESTADO

Também foram assinados contratos do programa Luz para Todos, com investimentos de R\$ 785,9 milhões para atendimento de áreas remotas e comunidades rurais em dezenas de municípios amazonenses. A previsão é beneficiar mais de 75 mil pessoas com novas ligações elétricas.

Na área logística e hidro viária, o Ministério de Portos e Aeroportos confirmou investimento de R\$ 875,9 milhões, dentro do Novo PAC, para construção do Terminal Manaus Moderna. O projeto prevê a implantação de uma nova estrutura portuária voltada ao transporte de passageiros e cargas, com capacidade estimada para movimentar 3,5 milhões de passageiros por ano.

O terminal deverá atender diretamente 61 municípios ribeirinhos, além da capital amazonense, e inclui construção de cais flutuantes, pontes móveis, áreas de carga, terminais de passageiros, estacionamentos, subestação de energia e sistemas de acessibilidade e segurança. As obras têm conclusão prevista para 2029.

Outro eixo dos anúncios envolve investimentos da Petrobras e da Transpetro no Amazonas, estimados em mais de R\$ 2,8 bilhões até 2030. A maior parte dos recursos, cerca de R\$ 2,5 bilhões, será destinada à perfuração de 22 novos poços e à implantação de aproximadamente 40 quilômetros de linhas no Polo de Urucu, em Coari, considerado a maior província petrolífera terrestre do país.

Segundo o governo federal, a produção de gás natural de Urucu responde atualmente por cerca de 65% da energia elétrica consumida em Manaus e em outros cinco municípios amazonenses, além de abastecer a Região Norte com gás liquefeito de petróleo (GLP).

A Transpetro também anunciou R\$ 303,5 milhões para construção de 18 barcaças no Estaleiro Bertolini, em Manaus. As embarcações serão utilizadas no transporte de combustíveis e fazem parte do Programa Mar Aberto, voltado à renovação e ampliação da frota do sistema Petrobras. A expectativa é de geração de cerca de 3,3 mil empregos diretos e indiretos no estado.

Durante a cerimônia, Lula afirmou que os investimentos buscam ampliar a capacidade produtiva e fortalecer a indústria nacional. "A Petrobras tem que pensar no Brasil", declarou o presidente ao defender a retomada da indústria naval e a ampliação do conteúdo nacional no setor energético.

BR-319

Na área de transportes, o governo federal anunciou R\$ 1,45 bilhão para obras e melhoramentos na BR-319, principal ligação terrestre entre o Amazonas e o restante do país. Os recursos contemplam intervenções em 339 quilômetros do chamado Trecho do Meio da rodovia, divididos em quatro lotes.

A ordem de serviço para obras em um dos lotes, com extensão de 120,5 quilômetros, foi assinada durante a agenda presidencial. Segundo o Ministério dos Transportes, os serviços incluem recuperação e melhorias operacionais para ampliar a trafegabilidade e reduzir problemas logísticos no corredor rodoviário.

“A gente quer mostrar ao mundo que é possível fazer uma estrada ligando Manaus ao restante do país e, ao mesmo tempo, preservar a floresta e respeitar as comunidades da região”, afirmou Lula.

Além dos investimentos em infraestrutura e energia, a agenda incluiu anúncios ligados à bioeconomia, transição energética e ações ambientais, além da assinatura de patrocínio da Petrobras ao Festival de Parintins, no valor de R\$ 5,2 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

MINERAÇÃO - VALE ABRE PROGRAMA DE TRAINEE COM SALÁRIO DE R\$ 9 MIL

Companhia oferece 42 vagas para profissionais de Engenharia e Geologia em Minas Gerais, Pará e Espírito Santo

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



As vagas são destinadas a recém-formados e profissionais com até quatro anos de graduação. As oportunidades estão distribuídas entre Minas Gerais, Pará e Espírito Santo

A Vale e a Vale Metais Básicos abriram inscrições para 42 vagas de trainee voltadas a profissionais das áreas de Engenharia e Geologia. O programa oferece remuneração de R\$ 9 mil, além de benefícios, e recebe candidaturas até 22 de junho.

As vagas são destinadas a recém-formados e profissionais com até quatro anos de graduação. As oportunidades estão distribuídas entre Minas Gerais, Pará e Espírito Santo. A Vale concentra 30 vagas em operações mineradoras, áreas técnicas e projetos, enquanto a Vale Metais Básicos oferece outras 12 posições no Pará.

Em Minas Gerais, as vagas da Vale estão em cidades como Nova Lima, Itabira, Mariana, Itabirito, São Gonçalo do Rio Abaixo e Belo Horizonte. No Pará, há oportunidades em Canaã dos Carajás e Parauapebas. No Espírito Santo, as vagas estão ligadas às operações industriais e de pelotização em Vitória.

O programa terá duração de 18 meses e combinará formação técnica, experiências práticas e acompanhamento de lideranças da companhia. O processo seletivo inclui inscrições e testes online, painéis com profissionais de recursos humanos e gestores, além de etapa final presencial com executivos.

A Vale informou que parte da seleção ocorrerá em modelo de avaliação oculta, sem identificação de informações como idade, estado civil e instituição de ensino nas fases iniciais do processo.

O programa é voltado a profissionais formados em Engenharia, Geologia e áreas correlatas, com disponibilidade para atuar nas regiões onde a empresa mantém operações. As inscrições podem ser feitas no site da Vale: <https://vale.com/pt/programa-trainee-engenharia>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

POLÍTICA - TRUMP ELOGIOU LULA PARA FLÁVIO BOLSONARO

No encontro de terça-feira, nos EUA, o presidente americano também quis saber como estava Jair Bolsonaro na prisão. Veja os bastidores

Do Estadão Conteúdo



Trump também quis saber de Flávio como foi o período em que seu pai ficou preso em regime fechado e como está agora, em domiciliar

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ex-presidente Jair Bolsonaro foram assunto da conversa na terça-feira, dia 26, entre o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato de oposição ao Palácio do Planalto, e o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump.

Na reunião no Salão Oval da Casa Branca, sem a presença de jornalistas, o presidente dos EUA citou seus encontros prévios com Lula - o último duas semanas antes da recepção a Flávio Bolsonaro.

Trump voltou a fazer ao petista a referência elogiosa de que o considera um político dinâmico, algo que chegou a comentar publicamente após a visita de Lula a Washington, apesar da idade avançada. Lula, por sua vez, sempre faz questão de lembrar que ambos são homens na casa dos 80 anos.

Além disso, o presidente americano repetiu com o filho 01 do ex-presidente brasileiro o roteiro que fez com Lula na Malásia, onde o petista e o republicano mantiveram uma reunião de trabalho com suas equipes de governo pela primeira vez.

Na ocasião, Trump quis saber de Lula detalhes de sua prisão na Operação Lava Jato e dos 580 dias de cadeia. O interesse impressionou o governo por demonstrar que Trump havia estudado a biografia do petista. Ele repetiria o interesse no assunto semanas atrás, na recente conversa na Casa Branca.

Agora, segundo relatos de testemunhas, Trump quis saber das condições de prisão do ex-presidente Jair Bolsonaro. Ele perguntou do período em que ele ficou preso em regime fechado, por causa da condenação por golpe de Estado, e também das atuais condições em prisão domiciliar.

Comparação

Nessas ocasiões, segundo relato de aliados de Lula e de Flávio, Trump costuma fazer comparações aos processos judiciais que sofreu nos EUA, devido aos atos de 6 de janeiro de 2021, a invasão ao Capitólio.

“O presidente Trump comentou sobre o encontro com o presidente Lula. Elogiou o seu dinamismo, mas também fez outros comentários que prefiro manter reservados”, disse Paulo Figueiredo, comunicador aliado dos Bolsonaro que ajudou a articular a visita. Ele e o ex-deputado Eduardo Bolsonaro foram os únicos a entrar com Flávio.

Sem telefones

Segundo Figueiredo, o encontro durou cerca de 1 hora, versão diferente da informada por Flávio, que disse ter durado uma 1h40. Embora a foto ao lado de Trump tenha sido divulgada pelo senador, a imagem foi capturada por uma equipe da própria Casa Branca. Segundo testemunhas do encontro, eles não puderam entrar no Salão Oval com telefones celulares ou eletrônicos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

UM NOVO TUP EM SUAPE

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) protocolou junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) um pedido para transformar a área leste de seu terreno em Suape (PE) em um terminal de uso privativo (TUP). A proposta, voltada para operações de tancagem e carga geral, gerou reações da administração local. De acordo com o presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto, a criação da nova estrutura privada pode desestabilizar o planejamento logístico da região e instaurar uma concorrência assimétrica no complexo industrial portuário.

DISPARIDADE

O impasse regulatório reside na disparidade de custos operacionais entre os dois modelos de exploração portuária. As cerca de 30 empresas instaladas no porto público organizado arcam com despesas obrigatórias de arrendamento e tarifas portuárias incidentes sobre a movimentação de mercadorias, além de estarem subordinadas às regras da autoridade portuária e ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Por outro lado, os terminais privados operam fora dessa poligonal mediante autorização direta da União, usufruindo de isenção de tarifas públicas e de taxas de arrendamento de área, o que resulta em custos sensivelmente menores para os novos entrantes.

O TEMOR DE MONTEIRO

A administração de Suape projeta que essa assimetria de mercado pode provocar instabilidade jurídica e motivar uma onda de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro por parte dos atuais arrendatários, alguns com mais de 30 anos de atuação e investimentos consolidados na infraestrutura local. O veredito final sobre o caso dependerá da deliberação do plenário da diretoria da Antaq e da chancela do Ministério de Portos e Aeroportos.

EM BREVE, O ANÚNCIO DA PETROBRAS

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, afirmou nessa quarta-feira, dia 27, durante sua visita ao Amazonas, que a Petrobras está próxima de anunciar a viabilidade de exploração de petróleo na Margem Equatorial. Segundo o chefe do Executivo, a confirmação das reservas estimadas para a área trará impactos positivos para o desenvolvimento regional, com potencial para impulsionar a economia local. Ele enfatizou que os benefícios econômicos da futura atividade petrolífera não devem se limitar ao estado do Amapá, mas sim se estender e contemplar todos os estados da Região Norte do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

POLÍTICA - EDUARDO PEDIU PARA ENVIAR MÁXIMO DE RECURSOS AOS EUA

Mensagens divulgadas pelo Intercept Brasil mostram que o ex-deputado tratou sobre o financiamento de Vorcaro e organizou envio de dinheiro para filme

Do Estadão Conteúdo



Eduardo Bolsonaro deu orientações sobre como facilitar o envio de dinheiro aos EUA para a produção do filme sobre Jair Bolsonaro

O ex-deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP) tratou sobre o financiamento do filme Dark Horse com o banqueiro Daniel Vorcaro, dono do Banco Master, por intermediação de Thiago Miranda, sócio do Portal Leo Dias.

De acordo com mensagens divulgadas nesta quarta-feira, 27, pelo site Intercept Brasil, ele deu orientações sobre como facilitar o envio de dinheiro aos Estados Unidos para a produção sobre a vida do pai, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

“O ideal seria haver os recursos já nos EUA. Que dos EUA para os EUA é tranquilo. Se a empresa brasileira (que) enviar aos EUA não tiver aquele grande orçamento que mencionamos como exemplo, será problemático, vai ser necessário fazer as remessas aos poucos e isto tardaria cerca de 6 meses, calculamos”, disse Eduardo em mensagem para Miranda.

“Meu receio é que você seja solícito, bom coração, mas tenha essa dificuldade. Solução: enviar o máximo possível ainda neste sistema atual, com o remetente atual e etc. Será que conseguimos?”, escreveu.

Eduardo também disse a Miranda que o corretor de Imóveis Altieris Santana estava à disposição para se reunir “com quem quer que seja”. Santana é um dos controladores do Havengate Development Fund LP (fundo sediado no Texas), ao lado advogado Paulo Calixto - ligado a Eduardo.

Parte do valor de R\$ 134 milhões negociado para o filme entre a família Bolsonaro e Vorcaro foi transferida para esse fundo pela Entre Investimentos e Participações. O Intercept Brasil procurou os citados, mas não recebeu respostas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

FINANÇAS - IPCA-15 SOBE 0,62% EM MAIO

A variação foi puxada pelos preços de alimentação e bebidas, com alta de 1,38%. No acumulado do ano, índice registrou aumento de 3,02%

Do Estadão Conteúdo



Segundo o IBGE, dos nove grupos de produtos e serviços pesquisados, a maior variação foi de alimentação e bebidas

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - 15 (IPCA-15) subiu 0,62% em maio, após ter avançado 0,89% em abril, informou nesta quarta-feira, 27, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Com o resultado, o IPCA-15 registrou um aumento de 3,02% no acumulado do ano. Em 12

meses, a alta foi de 4,64%, ante taxa de 4,37% até abril.

A mediana das estimativas medida pelo Projeções Broadcast para o IPCA-15 apontava para alta de 0,56% em maio. Em 12 meses, a mediana indicava aceleração para 4,59%, acima do teto da meta de inflação (4,5%) e da alta de abril (4,37%).

Em maio, os preços de alimentação e bebidas aumentaram 1,38%, após alta de 1,46% em abril. O grupo deu uma contribuição positiva de 0,30 ponto percentual para o IPCA-15, que subiu 0,62% no mês.

Entre os componentes do grupo, a alimentação no domicílio teve alta de 1,73% em maio, após ter avançado 1,77% no mês anterior. A alimentação fora do domicílio subiu 0,51%, ante alta de 0,70% em abril.

Já os preços de transportes caíram 0,33% em maio, após alta de 1,34% em abril. O grupo deu uma contribuição negativa de 0,07 ponto percentual para o IPCA-15, que subiu 0,62% no mês.

Os preços de combustíveis tiveram queda de 1,47% em maio, após avanço de 6,06% no mês anterior. A gasolina caiu 1,32%, após ter registrado alta de 6,23% em abril, enquanto o etanol recuou 2,73% nesta leitura, após alta de 2,17% na última.

O Estadão/Broadcast calcula o impacto de cada grupo no IPCA-15 com base na variação mensal e no peso mensal disponíveis no Sistema IBGE de Recuperação Automática (Sidra).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

FINANÇAS - DÓLAR TEM ALTA DE 0,67%: R\$ 5,06

Em maio, a moeda americana avança 2,18% frente ao real. Nesta quarta-feira, Ibovespa fechou em baixa de 0,48%, aos 175,7 mil pontos

Do Estadão Conteúdo



Em 2026, as perdas, que já superaram 10% quando o dólar furou o piso de R\$ 4,90, são agora de 7,80%

O dólar subiu com força frente ao real nesta quarta-feira, 27, e fechou na casa de R\$ 5,06, em ambiente marcado pelo fortalecimento global da moeda norte-americana. Sinais de avanço nas negociações entre Estados Unidos e Irã, que resultariam na liberação do Estreito de Ormuz, levaram a um tombo dos preços do petróleo, o que pode ter contribuído para que o real sofresse mais do que seus principais pares.

Em alta desde a abertura dos negócios e com máxima de R\$ 5,0709, o dólar à vista encerrou a sessão em alta de 0,67%, a R\$ 5,0609 - maior valor de fechamento desde o último dia 19.

A moeda americana avança 2,18% frente ao real em maio, após ter recuado 4,36% em abril. No ano, as perdas, que já superaram 10% quando o dólar furou o piso de R\$ 4,90, são agora de 7,80%.

Já o Ibovespa emendou segunda sessão negativa, nesta quarta-feira em baixa de 0,48%, aos 175.744,37 pontos, ponderando fatores domésticos, relacionados à inflação e ao efeito sobre os juros, e globais, ante a falta de avanço concreto, até o momento, quanto a uma solução para o conflito entre Estados Unidos e Irã.

Na semana, o índice da B3 oscilou para baixo nas duas últimas sessões, acumulando retração de 0,26%, que coloca a perda do mês a 6,18%. No ano, o Ibovespa sobe 9,07%. O giro desta quarta-feira foi de R\$ 22,7 bilhões.

O desempenho foi moldado por queda nas ações de Petrobras (ON -1,62%, PN -1,43%), avanço moderado em Vale (ON +0,46%) e ganhos discretos no setor financeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING – OPINIÃO - QUANDO O CEO É A CRISE



JOÃO FORTUNATO

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

opinio@portalbenews.com.br

A exposição pública de um CEO sempre ultrapassa os limites da figura individual. Em empresas modernas, sobretudo nas grandes corporações, o principal executivo acaba se transformando na personificação da própria marca. Seus discursos, posicionamentos, comportamentos e atitudes públicas passam a ser interpretados pelo mercado como reflexos diretos da cultura e dos valores da organização. Por essa razão, quando um CEO se envolve em alguma ocorrência negativa, seja ela



jurídica, ética, financeira, moral ou comportamental, a empresa mergulha imediatamente numa grave crise de imagem e reputação. E quanto maior a exposição do executivo, maior tende a ser o impacto institucional.

Nessas situações, um dos erros mais comuns das empresas é agir emocionalmente. O pânico costuma produzir reações precipitadas: notas mal redigidas, negativas agressivas, confrontos com a imprensa, tentativas de silenciamento ou, no extremo oposto, um silêncio absoluto que amplia ainda mais a percepção pública de culpa. Em crises reputacionais envolvendo CEOs, a comunicação não pode ser impulsiva. Ela precisa ser estratégica, coordenada, técnica e profundamente humana.

O primeiro passo é compreender que, na sociedade hiper conectada de hoje, a crise já nasce pública. Não existe mais a possibilidade de “ganhar tempo escondendo informações” como ocorria décadas atrás. Redes sociais, mídia digital, vazamentos internos, influenciadores, inteligência artificial e imprensa tradicional produzem um ecossistema de informação permanente. Quando a empresa demora para se posicionar, terceiros ocupam o espaço narrativo e passam a construir a versão dominante dos fatos. Em comunicação de crise, quem demora para falar normalmente perde o controle da narrativa.

Por isso, a primeira providência deve ser a instalação imediata de um comitê de crise. Esse grupo precisa reunir representantes da presidência, jurídico, compliance, recursos humanos, comunicação corporativa, relações públicas e, dependendo do caso, especialistas externos em reputação e gerenciamento de crise. O objetivo inicial não é defender o CEO, mas compreender integralmente o problema. Antes de qualquer manifestação pública, a empresa precisa saber exatamente o que aconteceu, quais os riscos existentes, quais informações podem surgir e qual o potencial destrutivo da ocorrência.

Outro ponto essencial é separar a figura do CEO da instituição. Muitas empresas fracassam porque confundem proteção institucional com proteção pessoal do executivo. A prioridade da organização deve ser preservar sua credibilidade perante empregados, clientes, acionistas, fornecedores, autoridades e opinião pública. Isso não significa abandonar o CEO precipitadamente, mas compreender que reputações individuais podem ser reconstruídas mais facilmente do que reputações corporativas destruídas.

A comunicação inicial precisa ser objetiva, transparente e responsável. O comunicado deve reconhecer a gravidade da situação, informar que os fatos estão sendo apurados e reafirmar os valores institucionais da empresa. O pior caminho é negar de forma absoluta algo que ainda não foi completamente esclarecido. Em tempos de vazamentos e investigação digital, negativas precipitadas podem se transformar rapidamente em provas de mentira institucional. E a mentira, em comunicação de crise, quase sempre produz danos maiores do que o fato original.

Também é fundamental definir rapidamente quem será o porta-voz da empresa. Dependendo da gravidade do caso, o próprio CEO não deve aparecer publicamente no primeiro momento. Isso ocorre porque ele pode estar emocionalmente abalado, juridicamente vulnerável ou excessivamente associado ao problema. Em muitas situações, o melhor caminho é que outro executivo, preparado tecnicamente, assuma temporariamente a comunicação institucional. O porta-voz precisa transmitir serenidade, domínio das informações, empatia e capacidade de liderança.

A relação com o público interno merece atenção especial. Funcionários inseguros, mal-informados ou revoltados se transformam rapidamente em fontes de vazamentos para a imprensa e redes sociais. O colaborador precisa receber informações claras antes mesmo do mercado externo. Empresas que ignoram seus empregados durante crises geralmente ampliam a desorganização narrativa e perdem credibilidade internamente. Transparência interna reduz rumores, ansiedade e sensação de abandono.

A imprensa também deve ser tratada com profissionalismo. Um erro frequente é enxergar jornalistas como inimigos. Em momentos de crise, a imprensa apenas cumpre seu papel de investigar, questionar e informar. A empresa deve manter canais permanentes de atendimento, responder com agilidade e

evitar confrontos emocionais. Hostilidade contra jornalistas costuma produzir cobertura ainda mais agressiva e aprofundar o desgaste reputacional.

Outro aspecto decisivo é o monitoramento permanente das redes sociais. Hoje, uma crise não se desenvolve apenas nos jornais e telejornais. Ela explode em vídeos curtos, memes, hashtags, influenciadores e grupos digitais. Muitas vezes, a percepção pública é moldada mais pela emoção das redes do que pelos fatos concretos. Isso exige acompanhamento em tempo real, análise de sentimento e respostas rápidas para impedir a expansão de desinformação.

Em crises envolvendo CEOs, a dimensão ética ganha enorme importância. A sociedade contemporânea tolera erros operacionais, mas reage de forma extremamente dura a comportamentos percebidos como arrogantes, abusivos ou desumanos. Por isso, pedidos públicos de desculpas, quando sinceros e bem construídos, podem ajudar a reduzir danos. Contudo, desculpas vazias, ensaiadas ou excessivamente jurídicas tendem a gerar efeito contrário. A opinião pública percebe facilmente quando existe apenas uma encenação corporativa.

Dependendo da gravidade da ocorrência, medidas concretas precisam acompanhar a comunicação. Abrir investigação independente, afastar temporariamente o executivo, contratar auditorias externas ou reforçar mecanismos de compliance demonstram que a empresa não está apenas “fazendo discurso”. Em gestão de crise, ações concretas possuem muito mais força do que palavras.

Outro fator relevante é compreender que reputação não se reconstrói imediatamente. Muitas empresas acreditam que uma coletiva de imprensa ou uma campanha institucional resolvem o problema rapidamente. Não resolvem. A recuperação reputacional é lenta, exige coerência e depende de comportamento consistente ao longo do tempo. A opinião pública observa se a empresa realmente aprendeu com a crise ou apenas tentou sobreviver ao escândalo momentâneo.

Por fim, crises envolvendo CEOs revelam muito mais do que erros individuais. Elas expõem cultura organizacional, processos internos, capacidade de liderança e maturidade institucional. Empresas verdadeiramente preparadas entendem que comunicação de crise não começa quando o escândalo explode. Ela começa antes, na construção diária de credibilidade, transparência, governança e relacionamento com seus públicos estratégicos. No mundo atual, reputação é patrimônio corporativo. E patrimônio reputacional pode levar décadas para ser construído, mas apenas algumas horas para ser destruído.

João Fortunato escreve para o BE News semanalmente.

EM CRISES ENVOLVENDO CEOS, A DIMENSÃO ÉTICA GANHA ENORME IMPORTÂNCIA. A SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA TOLERA ERROS OPERACIONAIS, MAS REAGE DE FORMA EXTREMAMENTE DURA A COMPORTAMENTOS PERCEBIDOS COMO ARROGANTES, ABUSIVOS OU DESUMANOS. POR ISSO, PEDIDOS PÚBLICOS DE DESCULPAS, QUANDO SINCEROS E BEM CONSTRUÍDOS, PODEM AJUDAR A REDUZIR DANOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/05/2026

JUSTIÇA – OPINIÃO – DIREITO - A VIABILIDADE DA ESCALA 6X1 NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA



ANDRÉ PIMENTA ARRUDA ARAÚJO

Advogado do escritório Almeida Prado & Hoffmann Advogados na área trabalhista

SERGIO ELIEZER PELCERMAN

Sócio da área trabalhista do escritório Almeida Prado & Hoffmann Advogados e mestre em Direito, Justiça e Desenvolvimento pelo IDP

opinioao@portalbenews.com.br

A discussão sobre a jornada 6x1 deixou de ser apenas uma pauta sindical ou de organização empresarial e passou a ocupar espaço central no debate legislativo nacional. A adoção da nova escala, que ainda demanda análise final do Congresso, já exige reflexão jurídica e econômica dos setores intensivos em mão de obra, como os de infraestrutura.



Do ponto de vista constitucional, a escala 6x1 não é ilícita por respeitar os limites que a Carta impõe para as jornadas (até 44 horas semanais) e a obrigatoriedade de repouso semanal remunerado. A questão central é como uma provável mudança se encaixará nas realidades complexas de setores como transporte, logística, energia, telecomunicações, saneamento, limpeza urbana, portos, aeroportos, segurança patrimonial, manutenção predial e obras essenciais, atividades caracterizadas pela continuidade operacional. São setores em que a interrupção ou a redução abrupta de equipes pode gerar efeitos em cadeia, atingindo não apenas a empresa empregadora, mas também usuários, consumidores, fornecedores e a própria coletividade.

Por isso, a discussão legislativa sobre eventual restrição ou superação da escala 6x1 demanda análise prévia de impacto regulatório, econômico e operacional, especialmente em setores essenciais e intensivos em mão de obra.

Embora existam estudos com conclusões divergentes acerca dos efeitos da redução da jornada, alguns apontando ganhos de produtividade e geração de empregos, enquanto outros indicam aumento relevante de custos operacionais e perda de competitividade, é inegável que alterações estruturais dessa magnitude exigem planejamento de transição, avaliação técnica setorial e mecanismos juridicamente seguros de adaptação para atividades que dependem de continuidade operacional.

Em atividades contínuas, a reorganização abrupta das escalas pode demandar contratação complementar, revisão de contratos e readequação financeira de operações cuja continuidade é indispensável à coletividade, com potenciais reflexos econômicos, inclusive ao consumidor final.

Nesse contexto, a negociação coletiva prevista na reforma trabalhista de 2017 assume papel central, permitindo a construção de soluções setoriais compatíveis com as peculiaridades operacionais de determinadas atividades essenciais, inclusive mediante adoção de regimes diferenciados de jornada, escalas de revezamento e modelos de compensação autorizados pela Constituição Federal e pela legislação trabalhista.

A Constituição, ao mesmo tempo em que protege o trabalhador, também reconhece a livre iniciativa e a necessidade de organização produtiva. O desafio jurídico está em compatibilizar esses valores.

Eventual alteração do regime 6x1 deve ser acompanhada de uma transição juridicamente segura. Para setores de infraestrutura, não parece adequada uma solução uniforme, imediata e desconectada das peculiaridades operacionais. O caminho mais equilibrado passa por redução progressiva da jornada e organização dos turnos, contratação complementar, banco de horas, escalas 5x2, 12x36 ou outros modelos autorizados por lei ou norma coletiva, além de mecanismos de compensação para atividades contínuas.

Também é necessário ponderar os riscos de passivo trabalhista. A simples migração de escala, se mal implementada, pode gerar discussões sobre horas extras habituais, supressão ou concessão irregular de intervalos, violação do descanso semanal remunerado, ausência de folgas compensatórias, adicional noturno, acúmulo de função e até alegações de dano existencial, especialmente quando demonstrada sobrecarga incompatível com a saúde física e mental do empregado.

Além disso, alterações estruturais implementadas sem transição adequada podem produzir efeitos econômicos indesejados, especialmente em setores com elevada dependência operacional e baixa margem de absorção imediata de custos, resultando em redução de postos de trabalho, terceirizações aceleradas, diminuição da capacidade operacional ou transferência de custos ao mercado e ao consumidor final.

A jurisprudência trabalhista historicamente admite escalas diferenciadas quando pactuadas de forma válida e quando preservados os limites constitucionais e legais. O próprio Tribunal Superior do Trabalho (TST) possui entendimento consolidado de que o trabalho aos domingos e feriados, quando não compensado, deve ser pago em dobro. Isso reforça que a validade da escala depende menos de sua nomenclatura e mais de sua execução concreta: controle de jornada, concessão de descanso, observância da norma coletiva e pagamento correto das parcelas devidas.

No mesmo cenário de importância, as empresas de infraestrutura devem observar o artigo 157 da CLT, que impõe ao empregador o dever de cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho. A organização da jornada, portanto, não é apenas uma matéria remuneratória, mas também de saúde ocupacional e gestão de riscos. Escalas extenuantes, ausência de pausas, excesso de horas extras e folgas insuficientes podem caracterizar falha empresarial na prevenção de adoecimentos e acidentes.

Qualquer mudança legislativa precisa considerar seus efeitos econômicos e sociais. A redução da jornada pode demandar novas contratações, aumento de custos, reestruturação de contratos administrativos e privados, revisão de preços, reequilíbrio econômico-financeiro e adaptação de operações ininterruptas. Em setores regulados ou contratados pelo Poder Público, a alteração legislativa é chamada de “fato do príncipe”, por tratar-se de uma medida estatal de caráter geral que reflete de forma imprevisível e onera substancialmente o contrato de concessão. Para essa hipótese, a nova Lei de Licitações assegura o direito ao ressarcimento.

O fim da jornada 6x1 pode representar avanço relevante na valorização do trabalho e na proteção do tempo de vida do empregado. Contudo, sua implementação deve respeitar a complexidade dos setores essenciais, a força normativa da negociação coletiva e a necessidade de transição planejada.

André Pimenta Arruda Araújo, Sergio Eliezer Pelcerman e outros profissionais do escritório Almeida Prado e Hoffmann Advogados escrevem para o BE News quinzenalmente, com seus artigos publicados sempre às quintas-feiras

EVENTUAL ALTERAÇÃO DO REGIME 6X1 DEVE SER ACOMPANHADA DE UMA TRANSIÇÃO JURIDICAMENTE SEGURA. PARA SETORES DE INFRAESTRUTURA, NÃO PARECE ADEQUADA UMA SOLUÇÃO UNIFORME, IMEDIATA E DESCONECTADA DAS PECULIARIDADES OPERACIONAIS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/05/2026

JUSTIÇA - TRANSNORDESTINA: TCU AJUSTA MODELO DE SANÇÕES

Tribunal manteve a obrigação do encontro de contas para apuração de eventuais prejuízos nos contratos da ferrovia

Do Estadão Conteúdo



O TCU determinou ajustes na repactuação da concessão da Transnordestina para reforçar mecanismos de governança

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou nesta quarta-feira, 27, ajustes na repactuação da concessão da Transnordestina para reforçar mecanismos de governança, execução contratual e proteção ao erário no acordo envolvendo a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL).

O Tribunal manteve a obrigação de realização do encontro de contas para apuração de eventuais prejuízos causados pela FTL e pela Transnordestina Logística S.A. nos contratos da ferrovia Transnordestina.

Segundo o relator, ministro Walton Alencar Rodrigues, embora eventual compensação cruzada entre as empresas seja facultativa, continua obrigatória a apuração de danos ao erário e eventual restituição aos cofres públicos.

Também foi alterada a modelagem determinada para o descomissionamento de trechos ferroviários inservíveis. Pela decisão, atrasos do poder público na definição das diretrizes para desativação dos segmentos suspenderão os prazos da concessionária.

O Tribunal, contudo, rejeitou a possibilidade de extinção automática das obrigações da FTL por demora administrativa, entendimento previsto na redação original do termo de autocomposição. O colegiado também modificou o modelo sancionatório previsto na decisão anterior.

O acórdão original previa cobrança automática integral da indenização em qualquer hipótese de inadimplemento. Após os recursos da FTL, o Tribunal substituiu a lógica automática por mecanismo escalonado de recomposição patrimonial, proporcional à gravidade e extensão do descumprimento contratual.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

SEMANA S TRANSFORMA A REGIÃO PORTUÁRIA EM PALCO DE EXPERIÊNCIAS E SERVIÇOS GRATUITOS

Evento reuniu milhares de pessoas na Praça Mauá com ações de saúde, cultura, inovação, esporte e qualificação profissional promovidas pelo Sesc RJ e Senac RJ

Por Sesc RJ e Senac RJ

A Praça Mauá amanheceu diferente no último sábado. Milhares de pessoas ocuparam a Região Portuária do Rio para viver a Semana S, iniciativa nacional promovida pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC). Entre drones sobrevoando a Baía de Guanabara, quadras esportivas lotadas, oficinas de arte, serviços gratuitos de saúde, experiências gastronômicas e rodas de conversa sobre inovação e empreendedorismo, o público circulou por uma programação gratuita que reuniu cultura, bem-estar, educação, tecnologia e lazer no coração da capital fluminense.



A movimentação do público na Praça Mauá foi intensa ao longo da programação da Semana S — Foto: Fabio Cordeiro/GLab

Realizada entre os dias 15 e 17 de maio, a programação reuniu ações integradas do Sistema Fecomércio RJ, por meio do Sesc RJ e do Senac RJ, conectando educação, cultura, tecnologia, bem-estar, lazer e desenvolvimento econômico em diferentes pontos da cidade. No Rio, a Semana S mobilizou empresários, trabalhadores do comércio e o público em geral em uma grande experiência coletiva de serviços, aprendizado e convivência.

Para Antonio Florencio de Queiroz Junior, Presidente do Sistema Fecomércio RJ, o objetivo das ações e iniciativas é aproximar a população dos serviços e oportunidades oferecidos pelo Sesc RJ e o Senac RJ e mostrar que essas ações podem transformar vidas de forma gratuita e acessível.

— A Semana S deixa a mensagem de que estamos à disposição da sociedade, levando educação, bem-estar e desenvolvimento para quem precisa, sempre com agilidade e compromisso social, e atuando onde, muitas vezes, existe carência de atendimento — pontuou.

A abertura ocorreu na sexta-feira (15), na Cápsula (Centro de Inovação Senac RJ), com o Dia do Empresário. Representantes do setor produtivo participaram de debates sobre turismo, liderança, inovação, comportamento, economia e os impactos das transformações digitais no mercado. O



encontro também marcou o lançamento da Rede de Inovação do Comércio e reuniu empresários interessados em discutir o futuro dos negócios no estado.

Ao fim da programação, os convidados circularam pelo Laboratório de Economia Criativa do Senac RJ, onde conheceram projetos desenvolvidos com impressoras 3D e soluções voltadas para moda, decoração e design.

Sócio da rede Werner Coiffeur, Lauri Werner, de 61 anos, vê na formação profissional um dos pilares da trajetória construída ao lado dos irmãos Rudi e Sérgio. Há quase três décadas à frente da empresa, que hoje soma 42 franquias, ele lembra da relação histórica da família com o Senac RJ.

— O Senac RJ nos ajudou a enxergar possibilidades de crescimento e a desenvolver uma visão de mercado. Além da formação técnica, tivemos uma formação humana muito importante — afirmou Werner.

Em busca de novas ideias para aplicar no interior do estado, o empresário Thyago de Oliveira Silva, de 40 anos, saiu de Barra Mansa para acompanhar os painéis sobre inovação e tecnologia.

— Hoje o comércio precisa acompanhar as transformações digitais. Vim buscar inspiração, entender novas possibilidades e conhecer mais sobre inteligência artificial — contou.

VIVÊNCIAS

No sábado, a programação ganhou as ruas e transformou a Praça Mauá em um grande espaço de convivência, experiências e serviços gratuitos, reunindo cerca de dez mil pessoas. Famílias, turistas, jovens e trabalhadores passaram o dia circulando entre ativações do Sesc RJ e do Senac RJ espalhadas pela praça, pelos pavilhões e pelas unidades móveis e escolas móveis estacionadas na região.

Enquanto crianças participavam de oficinas de pintura e atividades lúdicas, visitantes experimentavam simuladores, realidade virtual e demonstrações tecnológicas. Em outro ponto da praça, filas se formavam para serviços gratuitos de barbearia, massagem e bem-estar realizados por instrutores e alunos do Senac RJ.

Foi ali que o assistente administrativo Emerson Pinheiro, de 34 anos, decidiu parar durante um treino de corrida.

— Eu estava passando por aqui e descobri o evento. Aproveitei para cortar o cabelo e fazer a barba. Achei incrível saber que os atendimentos eram feitos por alunos. Todo mundo ali aprendendo, desenvolvendo talento. Às vezes, o que falta é oportunidade — disse.

Na Arena Drone, visitantes pilotavam equipamentos pela primeira vez, enquanto imaginavam novas possibilidades profissionais. O almoxarife Rafael dos Santos, 34 anos, entrou na fila depois de pesquisar cursos da área nos últimos dias.

— Eu estava justamente procurando informações sobre drones. Quando vi a ativação, fiquei imaginando trabalhar com isso no futuro, principalmente no setor agrícola. Eventos assim abrem portas — afirmou.

O clima de descoberta também apareceu entre quem teve o primeiro contato com as instituições durante a Semana S. Morador de Piedade, na Zona Norte do Rio, o porteiro Gabriel Monsures, de 23 anos, passou a tarde praticando slackline na praça.

— Eu não conhecia nada do Sesc RJ nem do Senac RJ. Vi o evento nas redes sociais e resolvi vir. Estou adorando passar o dia aqui — ressaltou.

O esporte ocupou parte importante da programação. Quadras montadas ao ar livre receberam aulas e apresentações de vôlei de praia, futsal, taekwondo e judô, sempre com participação de atletas e



instrutores. Turista no Rio, o designer gráfico Felipe Amaral, de 32 anos, aproveitou a passagem pela cidade para entrar em quadra.

— É muito legal ver atletas de perto e participar junto. Isso aproxima as pessoas do esporte e inspira principalmente as crianças — avaliou.

Nos espaços do Sesc RJ, o público também conheceu iniciativas voltadas para sustentabilidade, alimentação e combate ao desperdício. Um dos destaques foi o programa Sesc Mesa Brasil RJ, além das experiências gastronômicas promovidas pelo Cine Bistrô Sesc.

A visitante Danúbia Paschoal chegou à Praça Mauá apenas para retirar o kit da corrida que seria realizada no domingo, mas acabou permanecendo no evento depois de descobrir a programação.

— Vim por causa da corrida e acabei conhecendo os projetos gastronômicos. Agora quero visitar o Bistrô Sesc Convento do Carmo — contou.

CIDADANIA

Quem passou pelo evento teve a chance de ver de perto algumas das unidades móveis do Sesc RJ — Saúde Mulher, OdontoSesc e Oftalmologia —, que rodam o estado prestando atendimentos gratuitos de saúde. O BiblioSesc, de incentivo à leitura, promove visitas quinzenais a diferentes localidades, empresta livros por até 14 dias e permite leitura no local.

No evento, o BiblioSec franqueou à população acesso gratuito a seu acervo de cerca de 3,5 mil livros, entre romances, clássicos da literatura, poesias, contos de fadas, histórias em quadrinhos e biografias.

O público também pôde conhecer as escolas móveis do Senac RJ, estruturas itinerantes que levam cursos profissionalizantes para comunidades em diferentes regiões do estado, ampliando a cobertura regional da instituição. Entre os destaques da programação na Praça Mauá estavam a Escola Móvel Pet, a Escola Móvel de Gastronomia e a Escola Móvel de Tecnologia.

A moradora da Pedra do Sal Érika Belchior, de 24 anos, levou o cachorro Dog para receber atendimento na Escola Móvel Pet.

— Muitas vezes esse tipo de serviço pesa no orçamento das famílias. Achei importante ter uma ação como essa perto de casa — afirmou.

A programação ainda reuniu oficinas de crochê, customização de ecobags, atividades culturais e a feira gastronômica Sesc+ Povos e Nações, com pratos de países como Síria, Angola, Venezuela, Colômbia e Argentina.

Durante a noite, a Praça Mauá virou palco para o show de Gloria Groove, encerrando o segundo dia da Semana S com música e milhares de pessoas ocupando a região portuária.

No domingo, a programação terminou em movimento. O Circuito Sesc de Corridas reuniu participantes logo nas primeiras horas da manhã em uma celebração de saúde, qualidade de vida e integração social, marcando também as comemorações pelos 80 anos do Sesc. Entre corredores profissionais, atletas amadores e famílias inteiras, o clima era de encontro e superação.

Depois de três dias de programação, a Semana S encerrou sua passagem pelo Rio reforçando a proposta que guiou o evento desde o início: aproximar a população dos serviços, experiências e oportunidades oferecidos pelo Sesc RJ e pelo Senac RJ, mostrando, na prática, o impacto das instituições na vida dos fluminenses.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/05/2026

PETROBRAS REAJUSTA PREÇO DE GASOLINA NA REFINARIA A PARTIR DESTA SEXTA-FEIRA

Valor vai subir R\$ 0,04, uma alta de 1,5%, porque estatal vai descontar a subvenção de R\$ 0,44 do governo

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Motorista abastece em posto no Rio: guerra no Irã aumentou o preço do petróleo — Foto: Gabriel de Paiva/Agência O Globo

A Petrobras vai reajustar, a partir desta sexta-feira, o preço de venda de gasolina praticado nas refinarias para as distribuidoras. O aumento será de R\$ 0,48 por litro. A estatal, no entanto, vai oferecer um desconto de R\$ 0,44 por litro, repassando a subvenção para a gasolina aprovada recentemente pelo governo.

Com isso, o preço da gasolina na refinaria vai subir de R\$ 2,57 para R\$ 2,61, um aumento de 1,5%. Ou seja, se não fosse a subvenção de R\$ 0,44, o preço da gasolina teria um reajuste total, nas refinarias, de 17,12%.

Mesmo com a alta, a defasagem, segundo a Abicom, que reúne as importadoras, continua em patamar elevado. Nesta quinta-feira, a estatal cobra em seus polos R\$ 1,37 por litro, valor 55% acima do praticado no exterior.

A subvenção na gasolina foi uma das várias medidas aprovadas pelo governo federal para mitigar os efeitos da alta do petróleo, que disparou após os ataques dos EUA e de Israel ao Irã, no fim de fevereiro.

O aumento nesta quinta-feira só foi possível após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinar na segunda-feira o decreto que estabeleceu o subsídio de R\$ 0,44 por litro da gasolina. O custo para as contas públicas será de R\$ 1,2 bilhão por mês.

O último movimento no preço da gasolina ocorreu em janeiro deste ano, quando o valor médio por litro caiu R\$ 0,14 nas refinarias, para R\$ 2,57. Já o diesel teve alta de R\$ 0,38 por litro em março deste ano, para R\$ 3,65, após o início conflito no Oriente Médio, que fez disparar o preço do petróleo.

No fim de fevereiro, o petróleo era negociado na casa dos US\$ 70. Após o início da guerra, a cotação do barril do tipo brent chegou a superar US\$ 110.

Nesta quinta-feira, o preço do petróleo tipo brent chegou a subir, mas fechou em queda de 0,61%, cotado a US\$ 93,71 por barril, em meio a informações veiculadas pela imprensa internacional de que Estados Unidos e o Irã teriam chegado a um acordo preliminar para estender o cessar-fogo entre os dois países e iniciar negociações sobre o programa nuclear da República Islâmica. O conflito completa três meses.

Projeto de lei no Congresso

A presidente da estatal, Magda Chambriard, já havia afirmado, durante teleconferência de resultados, que o reajuste da gasolina seria inevitável e ocorreria "já já", ao comentar a defasagem dos preços e a dinâmica do mercado de combustíveis no país.

O governo já havia criado subsídios para o diesel e GLP (gás de botijão). A Petrobras também parcelou para as distribuidoras a alta do QAV (querosene de aviação) e renegociou com distribuidoras de gás encanado os contratos de reajuste para reduzir o impacto ao consumidor.

A subvenção de R\$ 0,44 na gasolina foi aprovada via Medida Provisória, que prevê renúncia de tributos federais: PIS, Cofins e Cide. A medida vale pelos próximos dois meses, e depois será reavaliada.

Em paralelo, o governo enviou ao Congresso um projeto de lei que autoriza o uso da arrecadação extra esperada na indústria de petróleo com a alta do preço internacional do barril.

Uso de dinheiro público, diz CBIE

Segundo Pedro Rodrigues, sócio da consultoria CBIE, o aumento da gasolina era necessário, porque o preço está muito defasado, assim como faz sentido aumentar todos os outros combustíveis, como diesel e gás. Segundo ele, para a aumentar os preços, o governo precisa criar uma subvenção, o que, na prática, representa recursos do Tesouro ajudando a estatal e os consumidores de gasolina.

Essa lógica está errada. O dinheiro público da subvenção está sendo usado para ajudar o caixa da Petrobras, para que a companhia não precise reajustar os preços. Mas o reajuste faz sentido -- disse.

Ainda de acordo com Rodrigues, pela defasagem atual, o reajuste deveria ter sido maior.

-- A defasagem é um norte, e não algo cravado em pedra. Então, pode ser que o reajuste tenha sido suficiente para as contas da companhia. Porém, o fato de aumentar é positivo, o que indica que o caixa da companhia vai sofrer menos -- afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/05/2026

PRIVATIZAÇÃO DA COPASA: ESTATAL DIVULGA NOVO PROSPECTO PARA OFERTA DE AÇÕES, COM PREÇO MÍNIMO DE R\$ 47,23 POR PAPEL

Estatual mineira revisou regras do trâmite após receber propostas abaixo do valor previsto

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Reservatório COPASA MG — Foto: Reprodução COPASA

A Copasa, estatal mineira de saneamento, divulgou nesta quinta-feira ajustes no prospecto de seu processo de privatização. Depois de receber ofertas abaixo do piso fixado pelo Governo do Estado de Minas Gerais, o preço mínimo foi fixado em R\$ 47,23 por ação.

Os grupos inscritos para disputar a fatia de acionista de referência da estatal — adquirindo 30% do capital anteriormente a uma oferta pública secundária de ações da companhia — apresentaram propostas com valores 5% abaixo do preço mínimo previsto pelo trâmite, de acordo com relatório do Santander. Na quarta-feira, a Copasa anunciou que faria alteração no prospecto preliminar.

A disputa corria entre o consórcio Livorno Participações, que reúne a Aegea e seus três sócios de referência — Itaúsa, GIC, o fundo soberano de Cingapura, e Equipav — e, segundo a Bloomberg, o Grupo Equatorial, controlador da Sabesp.

Os grupos que já estão inscritos no processo têm até 3 de junho para apresentarem novas propostas, se assim desejarem. A adesão de outros investidores também será aceita.

O anúncio teve efeito positivo sobre os papéis da Copasa, que saltaram 4,32% nesta quinta-feira, fechando cotados a R\$ 50,94. Na véspera, após a divulgação de que haveria mudanças no prospecto da oferta de ações, as ações tombaram 4,7%.

Houve dois ajustes nas condições anteriormente previstas. Uma delas foi ter o preço mínimo da oferta fixado em R\$ 47,23 por ação. Em paralelo, a quantidade máxima de ações que poderá ser ofertada foi

reduzida de 19,13 para 19,03 milhões, devido a bloqueios judiciais de 46,7 mil ações do Governo de Minas Gerais.

O processo de privatização da Copasa busca — a exemplo do que foi feito na Sabesp — um investidor de referência, que deve adquirir 30% do capital. Depois, haverá uma oferta pública secundária de ações, quando esse acionista poderá ampliar sua fatia na empresa para até 45%.

O trâmite prevê uma oferta inicial de 171,1 milhões de ações da Copasa, a R\$ 53,77, com a previsão de movimentar R\$ 9,029 bilhões.

O objetivo é reduzir a participação do Estado de Minas Gerais dos atuais 50,03% do capital da estatal para 5%, ou mesmo quase zerar essa fatia, caso seja realizada a oferta adicional.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/05/2026

RICARDO COUTO: 'MINHA IDEIA ERA FAZER UMA TRANSIÇÃO SEM TOCAR NO GOVERNO, MAS O ESTADO NÃO PODE FICAR PARADO'

Por Míriam Leitão



Miriam Leitão entrevista Ricardo Couto — Foto: Divulgação

O desembargador Ricardo Couto completou recentemente dois meses como governador do Rio de Janeiro e ainda não sabe até quando permanecerá no cargo, já que sua continuidade depende de uma decisão do STF. Em entrevista à GloboNews, ele afirmou que a ideia inicial era não interferir no governo e apenas conduzir uma transição até a eleição do próximo governador, mas, diante da demora, o estado não poderia ficar parado.

Nesse período, Couto já exonerou 2.700 funcionários e 20 integrantes do primeiro escalão, além de tomar decisões consideradas importantes para a reorganização administrativa do estado. Na avaliação dele, o Executivo deveria ter, em média, 8% de cargos comissionados, como ocorre no Tribunal de Justiça. Segundo o desembargador, porém, o governo sequer sabe ao certo quantos trabalhadores não são concursados. Ele afirmou ainda ter identificado indícios de funcionários fantasmas e que tudo está sendo encaminhado ao Ministério Público.

Presidente do Tribunal de Justiça (TJRJ), Couto assumiu o governo após a renúncia do governador Cláudio Castro e diante do impedimento da linha sucessória. O vice-governador havia assumido uma vaga no Tribunal de Contas do Estado, e o presidente da Alerj, preso. Couto acreditava que permaneceria no cargo por apenas um mês, mas segue no posto enquanto o Supremo decide se haverá eleição para o mandato-tampão.

Veja a entrevista na íntegra:

O senhor reduziu o número de secretarias. Por quê?

É uma questão de gestão. A ideia era fazer uma transição para que o governo eleito assumisse. Mas nós estamos com uma certa delonga e o Estado não pode ficar parado. Dentro dessa ideia de dar a prestação para a população, é que eu fui levado a fazer uma gestão mínima. Ao chegar no governo, nós observamos que algumas secretarias se colocavam com servidores em excesso, digamos assim, e resolvemos então enxugar o tamanho dessas secretarias.

Temos também uma ideia que é enxugar o número de secretarias do Estado. Por quê? Por uma visão de gestão. Da mesma forma que eu presido o Tribunal de Justiça e lá eu procedo a uma gestão, eu



tenho que levar o meu conceito de gestão adequada para o governo onde eu estou, mesmo que momentaneamente.

O estado do Rio de Janeiro possui hoje 32 secretarias, parece-me que é o estado com o maior número de secretarias no país. E a dimensão territorial do estado do Rio de Janeiro parece-me que não nos leva a ter 32 secretarias. Para dar um exemplo, São Paulo tem 14 secretarias. Minas Gerais, que é o estado com o maior número de municípios do país, tem 16 secretarias. Será que eu preciso de tantas secretarias para fazer gestão? Muitas vezes, um número muito excessivo de secretarias, traz um complicador até para que eu possa conversar com o secretário e tentar chegar à solução de um problema. Essa é a primeira ideia, a ideia de diminuir o tamanho para poder conhecer melhor o que há de necessário para a população no estado.

Não era essa a minha ideia, minha ideia era fazer uma transição sem tocar no governo, permitindo que aqueles que têm a legitimação ou a legitimidade popular pudessem proceder a essas atividades. Entretanto, como pelo que estamos vendo, eu devo ficar um certo tempo, eu tenho que fazer a gestão para a população.

O senhor sabe quanto tempo fica?

Eu não tenho noção de quanto tempo eu vou ficar.

Mas é possível que o senhor fique até o final desse mandato? Porque depois de um certo tempo não dá mais nem para fazer a eleição para esse mandato-tampão?

É óbvio que como gestor eu tenho que olhar e ter noção de quanto tempo eu tenho. Hoje o que eu posso dizer é, estamos para ter o recesso no Supremo, estamos aguardando uma decisão da Corte. Por conta disso, o que eu tenho é mais ou menos garantido 90 dias, então eu tenho que olhar para a gestão do governo para 90 dias. O que eu posso fazer de melhor para a população em 90 dias num campo técnico? Estou procedendo dentro deste formato. E acho que a gente pode fazer muita coisa.

A ideia era que o Supremo decidisse logo, mas houve um pedido de vista, agora não se sabe mais se haverá ou não a eleição para o mandato tampão. O que o Supremo disse para o senhor?

Olha, o Supremo não me disse nada e, nesse ponto, até por ser magistrado, eu respeito muito a instituição Supremo Tribunal Federal, procuro não comentar sobre essa questão com os ministros, e obviamente os ministros também não comentam sobre isso comigo. É uma questão de respeito à instituição e saber que o Supremo vai tomar a melhor decisão.

O presidente Lula esteve no final de semana no Rio e fez uma declaração que foi repudiada pela Alerj. Ele disse que se deixasse pela Alerj, seria escolhido um miliciano. Como é que o senhor avalia essa declaração do presidente?

Eu prefiro não avaliar. Isso aí foi um juízo de valor remitido pelo presidente da República. O que eu posso dizer é que a minha relação como presidente do Tribunal, que eu acho que é a mais importante, sempre foi muito respeitosa e adequada com a Alerj. Tanto o Tribunal quanto a Alerj sempre tiveram um ótimo convívio, é o que eu posso mencionar.

Por que eu digo isso? Porque o meu contato maior com a Alerj sempre foi na qualidade de presidente do Tribunal de Justiça. Agora nesses meses eu tenho tido um contato também como governador. Cheguei a almoçar com o presidente da Alerj, tivemos um diálogo muito respeitoso e institucional.

O senhor já exonerou 2,7 mil pessoas. Qual o critério da exoneração?

O critério da exoneração é a necessidade efetiva para dar a prestação que a sociedade espera. Se não há necessidade de tantos servidores nomeados e não concursados...



Quer dizer, o senhor tem exonerado principalmente quem é nomeado, mas não é concursado, é isso?

Sim. Nós temos cargos comissionados para os quais podemos chamar pessoas não concursadas e minha maior preocupação é com esse tipo de procedimento. No Tribunal de Justiça, há pouco tempo até o jornal O Globo fez uma pesquisa e observou que lá no tribunal nós temos uma média de 8% de servidores que ocupam cargo comissionado e que não são concursados. Eu acho que o Executivo poderia ter um percentual nesse padrão.

Nós estamos enviando um projeto de lei para que não sejam nomeados servidores que não tenham sido aprovados em concurso em índice percentual acima de 10% do número de cargos que temos para concursados.

Ao ser informado sobre como está funcionando a máquina, já encontrou irregularidades? Que tipo de irregularidades?

Vamos começar então com o que foi colocado. Nós temos a exoneração de mais de dois mil servidores. Foi adotado um critério, um critério da necessidade. Se eu não tenho necessidade desses servidores que não são concursados, por que nomeá-los? Isso seria uma irregularidade ou isso seria uma questão de gestão? Quando nós entramos num ponto que envolve uma dúvida, não compete a mim fazer um juízo de valor. Eu peço, eu cumpro: "olha, não quero esse número aqui".

Quando eu identifico algo de irregular, aí eu peço para mandar esses dados para o Ministério Público, que tem por função fiscalizar os atos irregulares e proceder da forma devida.

Essa questão das exonerações, quando toma um vulto muito grande, acende a luz amarela, digamos, que é a luz da atenção. Como temos tantos servidores nomeados sem ter essa necessidade? Haveria um desvio nessas nomeações ou não haveria o desvio?

Isso é encaminhado para o órgão competente, que seria o Ministério Público. O Ministério Público do Estado do Rio solicitou, inclusive, dados sobre essa questão, e nós estamos remetendo. Se for constatado que há uma irregularidade, vamos ver que tipo de irregularidade é. É uma irregularidade no plano criminal, no plano administrativo? Aí o Ministério Público irá tomar as providências cabíveis que serão levadas ao Judiciário.

Tantas exonerações assim indicam que pelo menos está tendo um inchaço, um aumento, um crescimento muito grandes desse percentual de não concursado. O senhor disse que no tribunal é 8%, que a gente não sabe o percentual na máquina do Estado. É isso que você está falando?

Sim, até nesse ponto, chama um pouco a atenção e aí nós somos levados ao que trouxe o processo no âmbito do TSE em relação ao governador, em relação ao vice e até ao presidente da Alerj. O que foi posto junto ao Tribunal Eleitoral, seja o TRE, seja o TSE, foi exatamente a nomeação de pessoas para uma fundação quando não era necessário. O inchaço dessa fundação e o que representava num plano político, digamos assim. A utilização da máquina de forma indevida.

O senhor falou desse excesso de gente, e por isso está fazendo tantas exonerações. O senhor já encontrou indícios de funcionário fantasma?

Se eu mencionasse que não, eu estaria mentindo. Nós já encontramos indícios de funcionários que não comparecem, ou que não compareciam, melhor dizendo, no local de trabalho. Nós temos que saber o motivo. Tudo leva a crer que eram os fantasmas. E, por isso, a impossibilidade de mantê-los aí nos quadros do poder público.

O senhor vai desapropriar o terreno da refinaria de Manguinhos, a Refit, e pelo que saiu no Lauro Jardim, essa desapropriação seria paga com parte da dívida enorme que Ricardo Magro



tem com o Estado porque ele é um sonegador de imposto. Como é que vai ser exatamente essa operação?

O estado já tentou desapropriar Manguinhos, outrora, e esbarrou na necessidade de anuência da União. Por quê? Porque esse terreno é aquilo que nós chamamos de terreno enfiteutico, onde a União tem aquilo que em direito se chama propriedade e Manguinhos tem o domínio útil, a perspectiva de uso e gozo, fruição dessa área. Hoje, com toda a cautela possível, nós estamos já contactando a União para que dê anuência e o estado possa proceder a essa intervenção na propriedade da melhor forma possível.

A nossa ideia é, sabemos que isso tem um custo, há um valor, nós temos que indenizar o titular, mas sabemos também que Manguinhos tem um débito que hoje chega a R\$ 10 bilhões com o Estado do Rio de Janeiro.

É o maior devedor?

Hoje, Manguinhos está entre os maiores devedores. Ele se coloca entre os cinco maiores devedores do estado. Além das práticas inadequadas. Mas então nós vamos proceder a esse ato de força, a essa intervenção, a essa desapropriação. E o dinheiro que entraria, como o estado tem um crédito a receber, nós vamos, ao mesmo tempo em que pretendemos proceder ao depósito, vamos fazer a penhora desse valor e resgatá-lo para o estado.

Vocês vão desapropriar e vender, a ideia é essa?

A ideia é expropriar e transformar aquela área num polo industrial, que já é. E nós temos vários interessados. Até a própria Petrobras manifesta, ou manifestou em data relativamente recente, interesse. Eu estive com a presidente da Petrobras, a doutora Magda, uma pessoa muito responsável, nós conversamos sobre essa questão, ela mencionou o interesse nessa área, quiçá até tenhamos outros interessados. Então nós procederíamos à desapropriação para transformar aquilo em um polo industrial e a pessoa mais interessada poderia adquirir essa área. Seria rentoso para o estado e aí já havendo as consequências econômicas positivas sairia um sonegador contumaz e entraria uma exploração por empresários ou por industriais que poderiam não apenas gerar emprego adequado, mas trazer recursos através da receita tributária para o estado do Rio de Janeiro.

O ex-governador Cláudio Castro foi visitado duas vezes nos últimos 11 dias pela Polícia Federal e com operações diferentes, ligadas a ministros diferentes do Supremo Tribunal Federal, mostrando o grau de contaminação do governo do Rio de Janeiro. Não é o primeiro, pelo contrário, a gente tem uma sucessão de sinistros nessa área, de governantes que acabam envolvidos em suspeitas ou acabam, às vezes, condenados a cumprir pena por crime confirmado. Como é que o senhor vê essa tragédia do Rio de Janeiro?

Quando nós falamos em tragédia do Rio de Janeiro, eu acho que a gente tem que ver como está o país, fazer uma reflexão sobre o eleitorado. Eu acho que os eleitores têm que assumir um papel de responsabilidade muito grande no processo eleitoral. Os eleitores têm que saber exatamente aquilo que desejam. Acho também que a mídia oficial tem uma responsabilidade muito grande. Infelizmente, hoje, quando nós falamos em mídia, a gente tem que fazer uma distinção da mídia oficial daquela outra mídia, que é a mídia social, onde várias pessoas se lançam e acabam distribuindo fake news. Isso traz uma confusão na cabeça do eleitor muito grande e, por vezes, pode gerar uma escolha, uma opção inadequada.

Hoje, essa anunciada tragédia do Rio de Janeiro por conta de escolhas inadequadas, escolhas de gestores que acabam tendo investigação criminal, que acabam presos, etc., envolve muito a questão do conhecimento do eleitorado sobre o político em quem está votando. É uma questão muito complexa, porque isso envolve educação do eleitorado, envolve como o eleitorado obtém informação, envolve como nós podemos controlar as fake news, envolve o papel da mídia oficial em combater a fake news e trazer notícias adequadas para o eleitorado.



É um conjunto de fatores que podem manter essa situação ou podem trazer uma mudança para melhor. É o momento de reflexão de todos nós.

Concordo que os eleitores precisam fazer uma reflexão e uma eleição é sempre uma oportunidade de fazer isso. Mas o Rio de Janeiro tem problemas gravíssimos, talvez o mais grave, eu não sei se o senhor concorda com isso, é a ocupação territorial. É quando o Estado não tem o direito de dominar todo o território. Parte do território está entregue a facções criminosas, seja traficante, seja milícia. Como se lida com um problema como esse?

Esse é um ponto muito delicado. Hoje é uma das questões mais importantes e complexas que nós temos nos vários estados da federação e, principalmente, no Rio de Janeiro. A questão da ocupação é muito antiga e perpassa por uma outra ideia que a ideia da urbanização adequada e dos votos do eleitorado. Quando eu olho para essas comunidades, quando vejo que há uma exploração da população. Se formos a Rocinha que é uma comunidade enorme, nós vamos perceber que 60% dos moradores pagam aluguel ali, moram numa região e são explorados por várias pessoas que lá se colocam.

Como a gente vai para resolver essa questão? Eu acho que esse é o grande problema que o Estado brasileiro vai enfrentar. Aqui, no caso, eu acho que o Estado do Rio de Janeiro tem que se juntar aos vários municípios, principalmente ao município do Rio de Janeiro, onde nós temos grandes comunidades, grandes densidades populacionais e tentar urbanizar essa área, colocar vias onde se possa transitar, sem aquelas vielas que servem de proteção à criminalidade, onde o Estado possa estar presente e retirar milicianos.

É uma questão muito complexa. Isso envolve uma responsabilidade do político. O político, principalmente aquele que está no Executivo, ele tem que abandonar agora de forma muito emergencial, tem que ser para ontem, ele tem que ir para uma urbanização dessas comunidades.

Não adianta o aparato de segurança do Estado, a polícia militar entrar nessa comunidade se ela não está urbanizada, se nós não temos outros tipos de entrega nessa comunidade. O poder público tem que entrar.

O senhor está falando que não basta a segurança em si, mas a segurança e os serviços públicos que o Estado tem que prestar. Boas escolas, boas ruas, boas praças, boas moradias.

Acho que o Estado tem que entrar nessas regiões, elas não podem ficar nas mãos dos milicianos, como nós chamamos. Eu acho que a população tem que receber titulação de propriedade. Nós temos que acabar com essa ideia de população que vai lá e paga aluguel para o miliciano, população que vai lá e compra a propriedade do miliciano, não é do miliciano isso. Isso são áreas que nós temos que entrar, redistribuir e dar a propriedade de forma imediata. Agora, a urbanização através de ruas para que o Estado possa transitar é de suma importância. Nós temos que entrar e acabar com ruelas, que formam becos onde a criminalidade entra e consegue repudiar a presença do Estado.

Agora, como fazer isso é que é uma enorme equação. Você está dizendo que tem que ter esse objetivo, esse objetivo tem que estar na cabeça do governante.

Tem que estar na cabeça do governante, e é para ontem. Mesmo que o governante não venha a ser eleito por essa medida drástica que vai tomar.

Nesse pouco tempo que eu estou, eu tive contato com alguns políticos e um deles, que ocupa um escalão alto, mencionou para mim uma coisa que me deixou um pouco estarecido, mas ao mesmo tempo, eu acho que o que ele falou revela uma realidade.

Ele disse o seguinte: o político em época eleitoral é quase um ser humano, porque a briga por ser reeleito faz com que ele tente de tudo. E essa é uma questão para a gente também pensar. O que leva uma pessoa a se lançar a uma reeleição fazendo de tudo? Quero deixar bem claro aqui que nós temos os grandes políticos, aqueles que seguem a linha adequada, mas nós temos alguns que não.

Então, muitas vezes, o político faz uma ponderação de valor. "Se eu entrar naquela comunidade para urbanizar, eu vou ter que tirar um pedaço daquela população para depois trazer. Mas quando eu tiro, eu crio um constrangimento e essa pessoa pode deixar de votar em mim". Quando o político começa a fazer essa ponderação, ele deixa de agir como ele teria que agir.

Como é que vai ser resolvido o problema, a recapitalização do RioPrevidência? O que a gente soube na operação da terça-feira é que o rombo não é R\$ 1 bilhão, são mais de R\$ 3 bilhões. O senhor pensa em, de alguma forma, recapitalizar o RioPrevidência?

Sim, nós estamos tomando pelo Estado todas as medidas possíveis. A partir do instante em que o Estado faz um investimento em uma instituição que quebra, o Estado tem que ter os mecanismos judiciais para buscar esse valor. E o Estado está tomando todas as medidas nesse sentido de ir atrás e se recuperar.

O dinheiro do próprio Master para cobrir isso. Falam em devolver R\$ 60 bilhões como parte da delação premiada. O senhor pensa esse dinheiro também para ajudar a cobrir o rombo do RioPrevidência?

Todas as formas. Não apenas essa forma, porque nós temos que olhar para todos os meios que o Estado pode ter de recuperar o que ele perdeu investindo no Master. Então, em um primeiro momento, é ir ao próprio Master e tentar buscar o que foi investido ali e se perdeu.

Depois nós podemos ir àqueles que são investidores do Master. A Procuradoria do Estado procurou ir naqueles que tomaram empréstimos e estão aí devolvendo esse empréstimo ao Master, como bloqueando o valor da devolução para que o Estado possa, com esse valor que seria devolvido ao Master, se recapitalizar ou buscar o dinheiro que foi investido. É uma via, mas aí nós vamos discutir se essa via adequada, já está sub judice. Eu tenho muita fé que o Estado venha recuperar esses valores.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/05/2026

ESTADOS UNIDOS DECIDEM CLASSIFICAR CV E PCC COMO ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS



Pichação alusiva ao Comando Vermelho (CV) em Boa Vista, capital de Roraima: facção do Rio está presente na região, assim como o grupo paulista PCC e o bando venezuelano Tren de Aragua — Foto: Patrik Camporez

Os Estados Unidos decidiram classificar as facções Comando Vermelho (CV) e Primeiro Comando da Capital (PCC) como organizações terroristas, segundo anunciado pelo secretário de Estado Marco Rubio nesta quinta-feira. "O seu alcance estende-se por toda a nossa região e pelo nosso país", disse Rubio em uma publicação no X, antigo

Twitter.

A nota no qual o anúncio foi feito afirma que os grupos são "duas das organizações criminosas mais violentas do Brasil". O texto afirma que PCC e CV foram classificados como Terroristas Globais Especialmente Designados (SDGTs, na sigla em inglês). Eles devem ainda receber a classificação de Organizações Terroristas Estrangeiras (FTOs) partir de 5 de junho de 2026.

"Juntos, eles comandam milhares de membros e orquestraram ataques brutais contra policiais, funcionários públicos e civis brasileiros. A sua influência e redes ilícitas estendem-se muito além das fronteiras do Brasil, através da nossa região e do nosso país", diz o anúncio do Departamento de Estado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/05/2026



O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS AUMENTA GASOLINA EM R\$ 0,48 POR LITRO A PARTIR DESTA SEXTA-FEIRA NAS REFINARIAS

Com adesão da companhia ao programa de subvenção do governo, haverá desconto de R\$ 0,44 por litro, resultando em uma alta de 1,5% para as distribuidoras

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Petrobras aumentou o preço da gasolina nesta quinta-feira, 28, após 122 dias sem reajuste. A alta será de R\$ 0,48 por litro, mas, com a adesão da companhia ao programa de subvenção do governo, será dado um desconto de R\$ 0,44 por litro, resultando em uma alta de 1,5% para as distribuidoras.

“Dessa forma, o efeito para as distribuidoras e para o consumidor final é mitigado pela subvenção econômica concedida. Para as distribuidoras, o preço médio da gasolina A passará de R\$ 2,57 para R\$ 2,61 por litro, um aumento residual de R\$ 0,04 por litro”, explicou a estatal em nota.

Já para o consumidor final, considerando que a gasolina C vendida nos postos de abastecimento é obtida a partir da mistura obrigatória de 70% de gasolina A e 30% de etanol anidro, a parcela da Petrobras na composição do preço final passará dos atuais R\$ 1,80 para R\$ 1,83 por litro, um aumento residual de no máximo R\$ 0,03 a cada litro de gasolina C vendida nas bombas. Esse valor é 27,6% menor do que o preço praticado em 31 de dezembro de 2022, informou a companhia.

O reajuste é menos da metade da defasagem dos preços da Petrobras em relação ao mercado internacional. Segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), a defasagem da gasolina nas refinarias da estatal no fechamento de quarta-feira, 27, era de 55%, abrindo espaço para alta de R\$ 1,37 por litro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/05/2026

ANP PAUTA TEMAS POLÊMICOS: MUDANÇAS NO FORNECIMENTO DE GÁS DE COZINHA E NA TARIFA DE TRANSPORTADORAS

No caso da tarifa das transportadoras que já não estão mais sob o controle da Petrobras, agência quer adotar uma metodologia inédita no Brasil e usada apenas na Austrália

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) terá na reunião de sexta-feira, 29, duas pautas polêmicas. A primeira propõe consulta pública sobre o fracionamento do botijão de 13 quilos do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), o chamado gás de cozinha, e o fim das marcas nos vasilhames, enquanto a segunda vai discutir a abertura de uma consulta para a remuneração das transportadoras de gás Nova Transportadora do Sudeste (NTS) e Transportadora Associada de Gás (TAG). Os dois temas têm forte resistência nos setores.

No caso da tarifa das transportadoras que já não estão mais sob o controle da Petrobras — diferentemente da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) —, a ANP quer usar uma metodologia inédita no Brasil e usada apenas na Austrália, conhecida como Método do Capital Recuperado (RCM, na sigla em inglês). O objetivo é calcular o valor residual dos ativos a partir da trajetória de recuperação do capital investido ao longo do tempo, incorporando o retorno do investidor.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a escolha da ANP visou verificar qual o valor residual da Base Regulatória de Ativos (BRA), já que antes da abertura do mercado de gás o valor da tarifa era feito em contrato entre a Petrobras e as transportadoras controladas por ela.



Uma das pautas é a proposta de consulta pública sobre o fracionamento do botijão de 13 quilos do gás de cozinha e o fim das marcas nos vasilhames Foto: Adobe Stock

Para isso, é preciso olhar os termos pactuados no contrato, as receitas ao longo do tempo e quanto foi efetivamente pago. O problema, destacam as transportadoras e agentes do setor, é que esses dados não estão acessíveis.

Na avaliação do diretor comercial e regulatório da NTS, Helder Ferraz, o processo de revisão tarifária do transporte de gás em curso é “o primeiro grande teste” do modelo conceitual desenhado pela Lei do Gás, em 2021, e que o resultado pode sinalizar amadurecimento regulatório ou, ao contrário, criar “um caso clássico de como gerar risco regulatório”, avaliou.

Segundo ele, a ANP teria seguido boas práticas internacionais na revisão de 2019, mas agora estaria sob pressão para adotar uma metodologia diferente, o que aumentaria a imprevisibilidade das decisões a cada cinco anos.

Ferraz criticou a ideia de usar uma metodologia baseada em receitas passadas para definir receitas futuras (RCM), argumentando que tarifas antigas foram negociadas sem aprovação da ANP. Ele disse que a própria agência reconheceu em notas técnicas de 2019 e 2020 que não caberia determinar valor do ativo e taxa de retorno a partir de receitas históricas, mas que esse entendimento estaria sendo relativizado em 2026, o que elevaria o custo do risco regulatório e reduziria o apetite por investimentos.

“Estamos falando de coisas de 2006, anteriores até à lei (do gás), e, portanto, são tarifas que foram negociadas ‘Zé com Zé’, a Petrobras com Petrobras, e a ANP não aprovou essas tarifas, ela apenas teve conhecimento dessas tarifas e portanto visitar o passado para determinar qual é a receita futura, do ponto de vista da regulação econômica é um erro conceitual muito grave”, disse Ferraz.

De acordo com ele, a metodologia teria sido usada apenas “uma única vez na Austrália”, em um processo de arbitragem, e não para um ativo regulado. Para o executivo, alternativas mais adequadas seriam as já previstas em resolução: custo histórico ou valor contábil corrigidos pela inflação e o custo novo de reposição, por refletirem o valor do ativo no presente sem “olhar para trás”.

Ele afirmou ainda, que há uma “guerra de narrativas” em torno do preço do gás e que o transporte estaria sendo apontado como vilão, apesar de representar entre 8 e 10% do valor total. Em uma eventual mudança de metodologia, alertou, poderia se criar dois regimes de valorização no mesmo setor, já que a TBG fez sua revisão em 2019 com base no “valor contábil corrigido pela inflação” e não seria afetada, enquanto NTS e TAG estariam no debate atual.

Ferraz disse também, que o modelo seria altamente sensível a premissas, estimando que uma variação de “1%” na taxa de desconto poderia gerar diferença de R\$ 10 bilhões de reais na base de ativos, o que, na visão dele, comprometeria a credibilidade do cálculo e poderia ter efeitos de longo prazo sobre investimentos necessários para acomodar o aumento da produção nacional de gás até o fim da década.

“E isso tem um impacto que, do ponto de vista, está sendo ignorado. Que é o custo do risco regulatório. Ignorar que o custo do risco regulatório é desprezível, e, do meu ponto de vista, um erro”, ressaltou. “Quando a gente está em um cenário em que não há uma consistência intertemporal nas medidas do regulador, isso vai afetar o apetite pelo investimento, isso vai ter consequências no aumento da tarifa. Isso é a pior coisa que pode acontecer para o consumidor”.

Pouco impacto

Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e ex-diretor da ANP, Hélder Queiroz concorda com o diretor da NTS e vê risco na realização de investimentos se a RCM for aprovada. Além disso, pelo pouco peso do transporte no preço final do gás natural, uma redução não teria o impacto pretendido no preço da molécula, objetivo principal do governo.

Segundo ele, o peso do transporte do gás natural caiu de 16% em 2017 para 9% em 2025. “Basta o preço da molécula (de gás) mudar um pouco mais, que o impacto depois no preço final vai ser inútil, e você ainda vai ter desincentivado investimentos”, afirmou.

Para ele, o grande problema da adoção da RCM é que a qualidade dos dados tem de ser muito boa, e possuir determinados atributos. “Para trás, você não tem esses dados dessa forma, porque o regulador não pedia isso. Mas eu acho que eles (ANP) estão querendo ver exatamente esses dados, mas ninguém tem esses dados”, explicou. “Mesmo na Austrália teve muita crítica. Depois, só parcialmente se conseguiu adotar”, informou.

Queiroz chama a atenção para a retração de investimentos que a adoção da RCM pode causar. “Nossa malha é muito incipiente ainda, pouco integrada, você precisa ainda ter sinais para investir mais. O sinal é, manda brasa no investimento. E, por essa fórmula, é exatamente o contrário”, destacou. “Se você fizer isso agora, da maneira que está sendo feito, você vai acabar tirando incentivo ao investimento”.

A Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (ATGás) também reafirmou sua preocupação, “reiteradamente manifestada à ANP”, em relação à proposta de adoção da metodologia RCM na revisão tarifária do transporte.

“A medida representa um retrocesso regulatório sem precedentes. A ruptura em relação a sistemáticas amplamente reconhecidas e utilizadas pelo mercado gera instabilidade jurídica em um momento em que o País necessita expandir sua infraestrutura de transporte, com investimentos planejados de mais de R\$ 30 bilhões na malha nacional nos próximos 10 anos”, disse ao Estadão/Broadcast. “Desestruturar o elo de menor custo da cadeia (o transporte de gás responde por apenas cerca de 10% do preço final do insumo), em busca de uma redução tarifária ilusória colocará em risco a segurança energética do país e a segurança jurídica do setor aumentando o custo final do gás natural ao consumidor”, acrescentou.

Já o especialista no setor de gás natural e sócio do escritório Cosro Advogados, Alexandre Calmon, disse que para que o RCM pudesse funcionar no Brasil, “seria necessário um histórico de dados confiáveis e auditáveis, o que simplesmente não existe, fato reconhecido pela própria equipe técnica da ANP. A sinalização que se espera da diretoria da ANP é que ela reconheça que certas reconstruções históricas são impossíveis e garanta a estabilidade necessária para garantir investimentos privados bilionários para o setor de transporte de gás natural”, avaliou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/05/2026*

HÁ UMA JANELA HISTÓRICA NO MERCADO GLOBAL DE CARBONO; E O BRASIL TEM DE APROVEITÁ-LA

País sediou mais importante evento da história climática recente, projetou liderança ao mundo e agora precisa honrar essa imagem com uma decisão regulatória que está ao alcance do governo

Por Roberto Waack, Izabella Teixeira* e Mariana Barbosa**

O Brasil detém 15% do potencial global de soluções baseadas na natureza para remoção de carbono, segundo estudos da consultoria McKinsey. Isso significa que as florestas brasileiras poderiam retirar da atmosfera uma quantidade expressiva de gases que causam a mudança climática e vender os créditos correspondentes a países que precisam adquiri-los no mercado.

A demanda é concreta e crescente. Somente o mercado europeu precisará, a partir de 2031, de centenas de milhões de toneladas de remoções verificadas. Conversas relevantes seguem acontecendo na busca da regulação necessária e de parceiros confiáveis. Mercados como os do Japão, de Singapura, da Coreia do Sul e o CORSIA (sistema de compensação de emissões das empresas aéreas do mundo todo) já aceitam créditos de carbono internacionais em seus sistemas regulatórios.

Esse crédito leva o nome de ITMO, sigla em inglês de Resultado de Mitigação Transferido Internacionalmente. O ITMO nada mais é do que um crédito de carbono negociado entre países, gerado por um país que tem excedido sua meta de redução de emissões – a NDC, ou Contribuição Nacionalmente Determinada – e comprado por outro que ainda precisa de créditos para alcançar sua meta.

A projeção do Oxford Institute for Energy Studies é de que a demanda global por ITMOs ultrapassará 700 milhões de toneladas até 2030. Considerando um valor médio de US\$ 50 por crédito, correspondente a uma tonelada de carbono, isso representa uma oportunidade de US\$ 35 bilhões no período.



Floresta Amazônica no Pará; Estado tem potencial de gerar créditos de carbono Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O mundo está construindo agora a arquitetura de um mercado global de carbono – e o Brasil, que pode sentar à mesa como protagonista, precisa aproveitar essa oportunidade. Nossa extensão territorial, nossa diversidade de biomas e nossa tradição científica em ecologia tropical nos colocam em uma posição que nenhum outro país pode reivindicar com igual legitimidade.

Entre março e maio deste ano, a Comissão Europeia conduziu uma consulta pública sobre o uso de créditos de carbono internacionais no seu sistema de cap and trade (que se baseia em um teto de emissões de carbono e na negociação de créditos para cumpri-lo). Este será o maior mercado de carbono regulado do mundo, ou seja, que segue as regras estabelecidas pelo Artigo 6 do Acordo de Paris, assinado por 198 países e do qual o Brasil é signatário.

A consulta definirá as regras para que até 235 milhões de toneladas de CO₂ equivalente por ano sejam abatidas por meio de créditos gerados fora da Europa a partir de 2036, a um preço potencial de US\$ 80, que corresponde ao custo atual das cotas de emissão europeias. Isso representa um mercado anual de cerca de US\$ 19 bilhões. Empresas brasileiras do setor de remoção de carbono fizeram contribuições entusiasmadas a essa consulta pública, mas ainda falta a adesão do governo brasileiro.

Esse episódio traz à tona um padrão mais amplo e preocupante. O Brasil ainda não decidiu conceder os chamados Ajustes Correspondentes aos projetos de remoção de carbono em seu território. Em linguagem simples: o Acordo de Paris permite que países transfiram internacionalmente as remoções de gases de efeito estufa geradas em seu solo, por meio dos ITMOs, para que outro país as contabilize em suas metas climáticas. Mas um país que venda ITMO precisa aumentar, de forma correspondente, a meta de redução da sua NDC, tornando-a mais ambiciosa.

Esses ajustes, usados para evitar que os créditos sejam contabilizados duplamente pelo país emissor e pelo comprador, funcionam como um “carimbo de autenticidade”. Sem esse carimbo, os créditos gerados por projetos de restauração florestal no Brasil ficam impedidos de acessar os mercados mais exigentes – e valiosos – do mundo.



Há o receio de que conceder ajustes correspondentes comprometeria a capacidade do Brasil de cumprir a sua NDC, pois tornaria a meta mais ambiciosa do que já é. Mas o raciocínio é o inverso: atingir as metas da NDC brasileira requer muitos projetos viáveis de remoção de carbono. E os projetos de restauração florestal em escala são os que oferecem a oportunidade de curto prazo mais ampla e eficiente do Brasil para gerar esses créditos.

A restauração florestal em escala, por sua vez, exige financiamento privado de longo prazo, e os recursos provenientes dos ITMOs são fundamentais para viabilizar economicamente seus projetos. Ao permitir que créditos gerados pela restauração florestal em escala sejam exportados, o governo brasileiro contribuirá para que essa nascente indústria cresça, atraindo investimentos, promovendo desenvolvimento, gerando empregos e restaurando florestas.

Os créditos de carbono são ativos que transformam compromissos climáticos em árvores plantadas, água e renda para quem mais precisa. Protegem o clima e, com isso, as pessoas e a economia, que depende intrinsecamente das florestas e dos serviços ecossistêmicos por elas gerados. A produção agrícola e de hidroeletricidade, por exemplo, depende fortemente da umidade gerada pelas florestas e transportada por correntes atmosféricas – os chamados rios voadores, que se traduzem em chuvas em diversas regiões do Brasil.

Por isso, a oportunidade estratégica para o Brasil não é abstrata: ela se manifesta na forma de ganhos para a natureza e para o desenvolvimento, além de fomentar empregos dignos na cadeia da restauração florestal, oportunidades de geração de renda e empreendedorismo a partir da bioeconomia.

A COP 30, realizada em Belém em novembro passado, avançou nas regras do Artigo 6 do Acordo de Paris e deixou uma mensagem inequívoca: não há mais espaço para promessas, a hora é da implementação – e isso depende da visão, da ambição e da relevância de cada país.

O Brasil sediou o evento mais importante da história climática recente no coração da maior floresta tropical do planeta, projetou liderança ao mundo e agora precisa honrar essa imagem com uma decisão regulatória que está ao alcance da caneta do governo.

O Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima (CIM) planeja submeter à consulta pública proposta de regulamentação sobre o tema ainda neste semestre. Conceder os ajustes correspondentes para projetos de alta integridade – que geram benefícios climáticos reais, verificáveis e permanentes – desbloquearia bilhões de dólares em investimentos privados nas florestas. O mundo olha para o Brasil com interesse real e de longo prazo. Para que esse interesse se converta em resultado concreto, o País precisa agir com a mesma ambição, e o governo tem um papel central nisso. As decisões que definem quem lidera esse mercado estão sendo tomadas agora.

*Ministra do Meio Ambiente entre 2010 e 2016

**Diretora da empresa re-green

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 28/05/2026

COPASA DIVULGA NOVA VERSÃO DE OFERTA DE PRIVATIZAÇÃO COM PREÇO MÍNIMO DE R\$ 47,23 POR AÇÃO

Governo mineiro decidiu rever estrutura da operação após ofertas apresentadas pelos interessados ficarem abaixo do valor esperado; privatização deve movimentar ao menos R\$ 8,1 bilhões

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

A Copasa divulgou nesta quinta-feira, 28, uma nova versão do aviso ao mercado da oferta pública de ações para privatização da companhia. O principal ponto da reformulação foi a divulgação do preço mínimo de R\$ 47,23 por ação exigido pelo Estado de Minas Gerais para seguir com a operação.

Na véspera, a Copasa informou apenas que faria alterações na oferta, sem detalhar as mudanças. A revisão surpreendeu o mercado; a expectativa para a quarta-feira era pelo anúncio do investidor de referência finalista.

O governo mineiro decidiu rever a estrutura da operação após as ofertas apresentadas pelos interessados em se tornar acionista de referência ficarem abaixo do valor esperado pelo Estado, conforme apurado pelo Estadão/Broadcast. Caso o preço definido no bookbuilding fique abaixo de R\$ 47,23 por papel, a oferta será cancelada, segundo o documento.



Na versão anterior da oferta, operação poderia alcançar até R\$ 10 bilhões Foto: Adobe Stock

Considerando a oferta base de 171,1 milhões de ações, a operação deve movimentar ao menos R\$ 8,1 bilhões. Caso haja colocação integral do lote adicional, de até 19 milhões de papéis, o valor pode chegar a cerca de R\$ 9 bilhões. Na versão anterior da oferta, a operação poderia alcançar até R\$ 10 bilhões.

Com isso, a oferta poderá envolver cerca de 45% a 50% do capital da companhia, levando à perda do controle estatal. Atualmente, o governo mineiro detém cerca de 50% do capital da Copasa.

Participavam do processo para investidor de referência 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 novo cronograma reabriu o período para entrega de documentos e reapresentação das propostas dos investidores de referência entre 28 de maio e 3 de junho. A definição do investidor de referência finalista está prevista para o mesmo dia. Caso haja empate entre propostas, a etapa de desempate ocorrerá no dia 5 do próximo mês.

O período de reserva e o bookbuilding terão início também em 5 de junho. A precificação da oferta está prevista para 11 de junho, enquanto o anúncio de início deve ocorrer em 12 de junho. As ações começarão a ser negociadas na B3 em 15 de junho, com liquidação financeira marcada para 16 de junho.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/05/2026

ECONÔMICO
Valor
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ODEBRECHT DEVE ESTUDAR PROJETOS DE RODOVIAS E SANEAMENTO

“Estamos avaliando projetos que possam escalar o nosso foco principal, não só na área de transporte”, diz André Rabello, executivo que chefia a plataforma no país

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Neo Invest, veículo da Odebrecht para disputar concessões de infraestrutura, deverá seguir analisando contratos de estradas e saneamento básico, afirmou André Rabello, executivo que chefia a plataforma no país. “Estamos avaliando projetos que possam escalar o nosso foco principal, não só na

área de transporte, como na área também de saneamento, e projetos especiais que demandam a presença de uma engenharia mais sofisticada”, disse o executivo.



Empresa conquistou, em sociedade com a Mota-Engil e a Galápagos, a concessão da Rota dos Sertões — Foto: Josh Hild/Pexels

A empresa conquistou, nesta quinta-feira (28), em sociedade com a Mota-Engil e com a Galápagos, a concessão da Rota dos Sertões, um corredor entre Salgueiro (PE) e Feira de Santana (BA). O veículo da Odebrecht entrou como líder do grupo, com 34%, enquanto os demais têm 33% cada, disse.

“O projeto é predominantemente no Estado da origem do nosso grupo, a Bahia. É uma área que conhecemos muito bem, a empresa conhece super bem. A gente, desde o ano passado, vem monitorando o ‘pipeline’ do governo, acompanhando a estruturação, a segurança jurídica, formando associações, inclusive de estrutura de capital, sócios financeiros, como a Galápagos, sócios também técnicos e que têm condições de aportar não só em performance, como estruturação financeira, como a Mota-Engil”, disse Rabello.

Segundo ele, o aporte de recursos da Neo Invest será proporcional à fatia no consórcio e incluirá recursos próprios e financiamento.

“O grupo Nova Infra Invest tem governança própria, tem uma situação [financeira] própria. (...) A estruturação financeira é feita de forma separada [da construtora e da holding], nós temos outras concessões também no exterior, e isso motiva outros grupos a investirem na nossa empresa”, disse o executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/05/2026

INEFICIÊNCIA LOGÍSTICA AMPLIA EMISSÕES NO TRANSPORTE

Especialistas defendem que redução de desperdícios operacionais pode acelerar descarbonização e diminuir custos do setor

Por Dino — São Paulo



— Foto: Divulgação - Banco de Imagens (Freepik)

Enquanto o debate sobre descarbonização do transporte no Brasil segue concentrado em eletrificação e combustíveis alternativos, uma parcela relevante das emissões do setor continua ligada a problemas básicos de eficiência operacional. Caminhões rodando vazios, longas filas para carga e descarga, congestionamentos e rotas mal planejadas aumentam diariamente o consumo de diesel e os custos logísticos do país.

O tema ganhou espaço diante da avaliação de que parte da redução de emissões no transporte pesado pode ser alcançada imediatamente, sem depender exclusivamente de mudanças tecnológicas de longo prazo.

O modal rodoviário responde por cerca de 65% da movimentação de cargas no Brasil, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT). Ao mesmo tempo, o setor concentra a maior parte das emissões do transporte nacional, reflexo direto da dependência das rodovias e da baixa eficiência operacional do sistema.



Na prática, especialistas apontam que o desperdício começa antes mesmo de o veículo entrar em circulação. Tempo excessivo parado para carregamento, retorno sem carga, manutenção inadequada, pneus desregulados e uso ineficiente das rotas fazem com que caminhões consumam mais combustível para transportar menos carga.

Um dos principais gargalos apontados pelo setor é o chamado "empty miles" ou "frete-retorno", quando caminhões circulam sem carga, sem gerar receita, mas consumindo combustível e ampliando emissões. Relatório mais recente da American Transportation Research Institute (ATRI) aponta que as viagens vazias representaram 16,7% da quilometragem total percorrida por transportadoras nos Estados Unidos em 2024, índice considerado um dos maiores fatores de desperdício operacional do transporte rodoviário, estimando emissões de cerca de 76 milhões de toneladas de CO₂ por ano.

Medidas simples de eficiência operacional, como direção econômica, roteirização inteligente, monitoramento da frota e redução do tempo parado, têm potencial para gerar economia significativa de combustível no transporte rodoviário. Ferramentas de consolidação de carga também vêm sendo utilizadas para reduzir viagens parcialmente vazias e aumentar a eficiência operacional.

Além disso, investimentos em telemetria e integração logística permitem identificar, em tempo real, excessos de marcha lenta, desvios de rota, acelerações bruscas e outros padrões de condução que aumentam o consumo de combustível.

A renovação da frota é apontada como um dos caminhos mais diretos para ganhos de eficiência e redução de emissões. Levantamento do Sindipeças referente a 2024 mostra que a proporção de caminhões com mais de 16 anos de uso passou de 22% para 32% da frota total entre 2015 e 2024, evidenciando um claro envelhecimento do parque nacional. Segundo a CNT, em 2024, cerca de 300 mil caminhões circulavam com mais de 20 anos de vida útil, enquadrados na fase P-4 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), com limites de emissão de material particulado até 15 vezes mais elevados do que os exigidos nos modelos da fase P-8 (Euro 6).

Para a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), um motor a diesel com 30 anos de uso polui 87% mais do que um equivalente Euro 6. Além da redução de poluentes, os caminhões modernos oferecem maior capacidade de carga por quilômetro rodado, permitindo transportar mais mercadoria com menos combustível, um ganho que impacta diretamente as emissões de CO₂ por tonelada transportada. Nesse contexto, o governo federal lançou em janeiro de 2026 o programa Move Brasil, com linhas de crédito a juros reduzidos voltadas à substituição de caminhões com mais de 20 anos por modelos mais eficientes e menos poluentes.

A qualidade da infraestrutura rodoviária também compromete diretamente o consumo de combustível e as emissões do setor. A Pesquisa CNT de Rodovias 2025, que avaliou mais de 114 mil quilômetros de rodovias pavimentadas, estima que a má conservação do pavimento gerou um desperdício superior a 1,2 bilhão de litros de diesel no país em 2025, com emissão correspondente de 3,17 milhões de toneladas de gases de efeito estufa, prejuízo de R\$ 7,21 bilhões aos transportadores.

A pesquisa aponta ainda que o custo operacional do transporte aumenta, em média, 31,2% nas vias em condições inadequadas, reflexo direto de defeitos como trincamentos, afundamentos e perda de aderência superficial. Apesar de avanços recentes, a proporção de trechos classificados como ruins ou péssimos caiu de 26,6% para 19,1% entre 2024 e 2025. E 62% das rodovias brasileiras ainda apresentam algum tipo de problema estrutural, com impacto direto sobre emissões e competitividade logística.

Para José Eduardo Luzzi, presidente do conselho de administração do Instituto MCBBrasil, a discussão sobre descarbonização precisa incorporar medidas de aplicação imediata e alinhadas à realidade operacional brasileira.

"O Brasil discute tecnologias futuras enquanto ainda desperdiça combustível em operações ineficientes todos os dias. Existe redução de emissões disponível agora, com melhor planejamento

logístico, menos ociosidade e uso mais eficientes da frota", afirma. Segundo Luzzi, parte importante do desafio climático no transporte está ligada à baixa produtividade logística do país.

"Quando um caminhão passa horas parado, roda vazio no retorno ou enfrenta congestionamentos constantes, existe um custo econômico e ambiental ao mesmo tempo. Melhorar a eficiência operacional reduz consumo de diesel, corta emissões e aumenta competitividade sem exigir mudanças imediatas de infraestrutura ou substituição completa da frota", diz.

O impacto econômico também preocupa o setor. Levantamento do Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) aponta que os custos logísticos brasileiros representam cerca de 18% do Produto Interno Bruto (PIB), percentual acima da média internacional e considerado um dos entraves à competitividade da economia nacional.

Na avaliação do Instituto MCBrazil, a descarbonização do transporte brasileiro não dependerá apenas da substituição tecnológica dos veículos, mas também da capacidade de reduzir desperdícios históricos da logística nacional. A combinação entre eficiência operacional, melhoria da infraestrutura, renovação gradual da frota e adoção de tecnologias de baixo carbono é vista como um dos caminhos para diminuir emissões e aumentar a competitividade do transporte no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/05/2026

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, Prática ESG — Brasília



Imagem geral dos terminais de containers no porto de Santos. — Foto: Ana Paula Paiva/Valor Containers

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 Medalha, 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 Medalha 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 Medalha.



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 multicomcombustível. “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, por exemplo, é um subproduto. Quando 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: 28/05/2026

BONDS DA RAÍZEN REAGEM BEM A PLANO DE REESTRUTURAÇÃO

Há maior otimismo diante da tentativa da companhia de melhorar a posição dos “bondholders” pela redução do risco de ruptura de caixa no curto prazo e por uma maior exposição ao negócio de distribuição de combustíveis

Por Bruna Furlani e Victor Rezende, Valor — São Paulo



Bonds da Raízen reagem bem a plano de reestruturação — Foto: Tomas Cuesta/Bloomberg

Os bonds da Raízen apresentam forte recuperação nesta quinta-feira, na esteira da divulgação do plano de reestruturação da empresa. Há, no mercado, um maior otimismo diante da tentativa da companhia de melhorar a posição dos “bondholders” pela redução do risco de ruptura de caixa no curto prazo e por uma maior exposição ao negócio de distribuição de combustíveis, o que sustenta os bonds.

Na tarde desta quinta-feira, os títulos em dólar da Raízen com vencimento em 2034 eram negociados a 56,88% do valor de face, uma recuperação em relação ao pregão de ontem, quando os bonds estavam em 54,19% do valor de face.

“A mensagem principal é a tentativa de levar muito mais valor aos ‘bondholders’, com estabilização do Ebitda, qualidade dos ativos, liquidez potencial, geração de caixa futura e uma eventual monetização de ativos”, observa um profissional do mercado de crédito, ao observar os motivos para o bom

comportamento dos títulos da companhia ao mesmo tempo em que as ações operam em queda firme. Há pouco, os papéis caíram 16,67%, a R\$ 0,35. na B3.

“A Raízen dá a entender que acabou o ciclo de expansionismo agressivo. Isso joga contra equity, ao mesmo tempo em que é a favor do crédito, já que aponta para um maior potencial de caixa”, enfatiza. Durante a manhã, inclusive, a alta dos bonds chegou a ser mais intensa, mas o movimento perdeu um pouco de fôlego ao longo do dia, na medida em que alguns agentes aproveitaram a valorização para reduzir posições.

A avaliação é alinhada à dos estrategistas do J.P. Morgan, que também veem um aspecto mais construtivo da proposta por oferecer aos bondholders “uma participação mais relevante no negócio de distribuição de combustíveis”.

O banco, porém, observa que as opções divulgadas pela Raízen para lidar com as obrigações financeiras em aberto ainda precisam ser melhor diferenciadas, ao mesmo tempo em que avalia que as projeções financeiras incorporadas à proposta “parecem excessivamente otimistas, especialmente no que diz respeito às premissas de Ebitda para açúcar e etanol”. “O uso pretendido dos recursos provenientes da injeção de capital também carece de clareza.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/05/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

CONSÓRCIO COM NOVONOR, MOTA ENGIL E GALAPAGOS ARREMATA ROTA DOS SERTÕES, NA BAHIA

- Concessão tem 502 quilômetros de extensão e prevê R\$ 4,13 bilhões de investimentos em obras (Capex)
- Vencedora superou oferta de grupo com gestora de Paulo Guedes

Por Paulo Ricardo Martins

São Paulo - O Consórcio 116 Sertões arrematou a concessão da Rota dos Sertões (BR-116/324/BA/PE), que liga Feira de Santana (BA) a Salgueiro (PE), após oferecer um desconto de 19,6% sobre a tarifa básica de pedágio. O leilão ocorreu na tarde desta quinta-feira (28) na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.



O consórcio é formado pela companhia portuguesa Mota Engil, que venceu a PPP (parceria público-privada) de construção do túnel imerso entre Santos (SP) e Guarujá (SP), um fundo da gestora de investimentos Galapagos Capital e a Neo Invest.

Martelo usado em leilão de rodovia na B3 - Danilo Verpa - 31.out.24/Folhapress

A Neo Invest é uma companhia controlada pela holding Novonor e faz parte da Nova Infra Invest, unidade de negócio do grupo formado com o propósito de investir e gerir concessões na América Latina. O grupo Novonor também controla a construtora Odebrecht.

A ganhadora foi decidida no viva-voz, etapa em que as concorrentes vão aumentando as propostas até que seja definido um vencedor. No total, foram 14 lances nessa etapa.



As empresas vencedoras superaram a oferta do consórcio Atlas Rodovias, composto por um fundo da Yvy Capital, gestora do ex-ministro da Economia Paulo Guedes, e o grupo Houer. O grupo propôs desconto de 19,5% sobre a tarifa básica de pedágio.

O Consórcio Via dos Sertões, formado pelas construtoras Aspen e DMDL, ofereceu deságio de 13% sobre a tarifa de pedágio. A proponente não chegou a ir ao viva-voz com as outras concorrentes.

A Rota dos Sertões tem, no total, 502 quilômetros de extensão. Segundo o Ministério dos Transportes, a concessão é fundamental para a integração regional e o fortalecimento da logística na região Nordeste.

A pasta prevê R\$ 4,13 bilhões de investimentos em obras (Capex) e R\$ 4,4 bilhões em custos de operação (Opex). O contrato terá duração de 30 anos.

Entre as obras previstas no edital da concessão estão a duplicação de mais de 94 km de estradas e a implantação de cinco praças de pedágio. Hoje não há nenhum no trecho.

As cinco praças de pedágio ficarão localizadas em Feira de Santana (BA), Teofilândia (BA), Quijingue (BA), Chorrochó (BA) e Cabrobó (PE). O edital considera tarifas de R\$ 0,09505 por km rodado para pista simples e de R\$ 0,12356 por km para pista dupla —sem os descontos.

A duplicação prevista abrange trechos contínuos e descontínuos da BR-116/BA, com início no município de Serrinha e término em Tucano. O cronograma estabelece a conclusão dessas obras até o sexto ano da concessão.

Nos leilões de rodovia do governo Lula, os interessados dão lances de desconto em relação à tarifa básica de pedágio. O novo modelo tenta tornar os projetos mais sustentáveis financeiramente e atrair mais concorrentes. Em anos anteriores, o setor registrou certames com poucos participantes.

O ministro dos Transportes, George Santoro, disse a jornalistas que a pasta tem buscado conversar com o mercado de maneira ampla e com transparência.

"O fato de ser uma empresa estrangeira é importante porque você traz financiamento diferente, você tem acesso a linhas de crédito diferentes, e a Moto Engil é uma empresa portuguesa com capital chinês, então isso é um diferencial", afirmou.

Fernando Vernalha, advogado especialistas em infraestrutura, diz que o leilão foi bem-sucedido, com bom nível de competitividade.

"Esse resultado confirma a tendência de ampliação e diversificação do mercado de concessão de rodovias que já temos visto nos últimos leilões, fruto dos aprimoramentos que vem sendo constantemente implementados nas modelagens e no arcabouço regulatório do setor, especialmente pelo Ministério dos Transportes, pela ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres] e pelo BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social], responsável pela estruturação", afirma.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 28/05/2026

SILVEIRA FALTA A AUDIÊNCIA PARA EXPLICAR MEGALEILÃO DE R\$ 515 BI EM ENERGIA E É CONVOCADO

- Ministro justificou ausência a integrantes da Comissão de Minas e Energia da Câmara por viagem com Lula
- Pregão foi vencido por grupos por grupos J&F, dos Batista, Eneva, dos Esteve, e Petrobras

Por João Gabriel

Brasília - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, desmarcou sua participação em uma audiência pública da Câmara dos Deputados para a qual havia sido convidado para explicar o megaleilão do governo Lula (PT), que contratou ao menos R\$ 516 bilhões em reserva de energia elétrica de empresas dos grupos J&F, dos Batista, Eneva, dos Esteve e Petrobras.

O evento estava previsto para acontecer nesta quarta-feira (27). Em resposta, a Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados aprovou a convocação do ministro, o que obriga o comparecimento.



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante evento sobre combustíveis - Pedro Ladeira/Folhapress

A integrantes do grupo, Silveira justificou que viajou a Manaus acompanhando Lula e disse que, na próxima semana, pode não estar no país —é quando acontece o evento organizado pelo ministro do Supremo Tribunal Federal, Gilmar Mendes, em Lisboa (Portugal). Se for esse o caso, a audiência deve contar com o ministro em exercício.

O custo total do leilão é de pelo menos R\$ 515 bilhões, o que pode causar um aumento de 10% na conta de luz da população.

O megaleilão vem sendo questionado na Justiça e no Tribunal de Contas da União. As críticas se concentram nas alterações feitas em sua base de cálculo que, em três dias, fizeram dobrar o custo total; o deságio baixo (cerca de 5% em média); e a priorização de usinas movidas a combustíveis fósseis (carvão e gás) ao invés de fontes renováveis, como as baterias de armazenamento.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 28/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BELOV INVESTE R\$ 70 MILHÕES NA EXPANSÃO DO ESTALEIRO DO GRUPO NA BAHIA

Da Redação Indústria naval 28/05/2026 - 20:24



O grupo Belov está investindo mais de R\$ 70 milhões para ampliar o estaleiro próprio, em Simões Filho, na região metropolitana de Salvador (BA). A previsão é que a primeira etapa das obras seja concluída ainda em 2026. O projeto inclui o aumento da área industrial construída de 12.000 metros quadrados (m²) para 16.000 m², além da construção de novos prédios administrativos e galpões de produção.

Ao mesmo tempo, serão feitas a modernização e automatização do parque fabril, com aumento da capacidade de produção de 5.500 toneladas por ano

para mais de 11.000 toneladas anuais. A área predial incluirá novo galpão de construção naval, galpão de almoxarifado, galpão dedicado à pintura de blocos, extensão das lajes de edificação e um novo prédio administrativo.

O estaleiro contará ainda com sistema automatizado de jateamento e pintura, máquinas de corte CNC de última geração, dobradeiras de tubo CNC, 15 pontes rolantes, cinco equipamentos de carga, linhas de eixo com capacidade superior a 1.300 toneladas, hidrojateadoras, máquinas de conformação e usinagem, além de sistemas automatizados de soldagem. O projeto prevê adoção de sistemas construtivos que reduzem a geração de resíduos, melhorias contínuas nas práticas ambientais já adotadas e a ampliação da capacidade de geração de energia solar.

A ampliação, segundo a Belov, será em duas fases. A primeira tem previsão de entrega em 2026, enquanto a segunda está programada para ser iniciada em 2027. Durante as obras, a estimativa é de criação de 1.500 novos postos de trabalho, além de mais de 3.500 empregos diretos e indiretos para atender à expansão das operações do estaleiro.

De acordo com o diretor do grupo Belov, Juracy Gesteira Vilas-Bôas, a empresa está investindo em tecnologia, segurança e sustentabilidade para ampliar a capacidade de produção e atender às demandas do mercado naval e offshore. Criado em em 1994, o estaleiro Belov trabalha na construção de módulos para plataformas FPSO, embarcações de suporte ao mergulho offshore e empurradores elétricos, além de dragas, rebocadores oceânicos e embarcações de apoio portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/05/2026

AUTORIDADE DE ROTERDÃ TRANSFERE PLATAFORMA DIGITAL PARA EMPRESA ESPECIALIZADA

Da Redação Portos e Logística 28/05/2026 - 20:32



A Autoridade Portuária de Roterdã, nos Países Baixos, anunciou, na última quarta-feira (27), que está transferindo sua plataforma digital Routescanner, desenvolvida para planejamento de transporte de contêineres, para a Royal Dirkzwager, fornecedora de informações marítimas e soluções de dados. A mudança, de acordo com a empresa, permitirá que a Routescanner cresça como ferramenta tecnológica internacional em ambiente especializado de dados e de software.

A autoridade explicou que a plataforma foi criada em 2017 e vem sendo desenvolvida para aprimorar a transparência e a eficiência no transporte de contêineres. Ela oferece visão geral das opções de transporte multimodal, permitindo aos usuários a comparação de rotas, fornecedores de transporte, tempos de trânsito e emissões de CO₂, facilitando escolhas logísticas mais sustentáveis.

A transferência para a Royal Dirkzwager, segundo a Autoridade Portuária de Roterdã, faz parte de sua estratégia de desenvolver inovações e ampliá-las com a ajuda de empresas do mercado. A companhia especializada foi escolhida por sua experiência na área de dados marítimos e plataformas digitais, incluindo o Ship2Port, o que cria oportunidades para a expansão internacional da plataforma digital.

Vivienne de Leeuw, CFO da Autoridade Portuária de Roterdã, disse que a ferramenta contribui para a transparência e a sustentabilidade na cadeia de suprimentos. “Temos certeza de que a Routescanner está em boas mãos na Royal Dirkzwager para seu desenvolvimento futuro”, afirmou a executiva.

A expectativa da autoridade portuária é de que a combinação crie um produto complementar, já que, enquanto o Ship2Port fornece informações em tempo real sobre movimentos dos navios, escalas portuárias e planejamento operacional nos terminais, o Routescanner adiciona dados para planejamento e otimização do transporte terrestre. Segundo a empresa, juntas, as plataformas permitem a visibilidade de ponta a ponta da cadeia de suprimentos, da chegada do navio ao transporte para o interior, o que ajuda a planejar com mais eficácia e mais eficiência e fazer escolhas mais sustentáveis.

Joan Blaas, CEO da Royal Dirkzwager, avaliou que a combinação permitirá fornecer aos clientes visão abrangente da cadeia de suprimentos. “Do litoral ao interior, podemos prever, planejar e otimizar com mais eficácia”, afirmou.

A autoridade portuária esclareceu que as operações da Routescanner continuarão em Rotterdã, mas parte da equipe será transferida para a Royal Dirkzwager. De acordo com a empresa, isso significa que os recursos da plataforma digital serão mantidos, aprimorados, expandidos e desenvolvidos sob a gestão da companhia parceira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/05/2026

TECON 10: DIVERGÊNCIAS E INCERTEZAS SOBRE PRAZOS MARCAM DEBATE SOBRE LEILÃO

Por Nelson Moreira Portos e logística 28/05/2026 - 20:20



Para atuais operadores, possibilidade de rediscussão diminui as chances de que concessão de área para novo terminal de contêineres de Santos seja licitada ainda em 2026

Divergências e incertezas sobre quando será possível realizar o leilão para a concessão do Tecon Santos 10 marcaram, nesta quinta-feira (28), um debate no Guarujá (SP), sobre o futuro terminal de contêineres do complexo portuário paulista. O principal motivo do desencontro de opiniões entre os participantes foi a proibição de participação no certame de empresas ou grupos que já

operam terminais no porto, o que a maioria dos participantes avalia que impedirá que o certame ocorra ainda em 2026. Eles chamaram a atenção para o risco de novas análises da modelagem e para as tendências de judicialização do processo.

Na abertura do fórum Santos Export 2026, o advogado, ex-procurador-geral da República e ex-ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo, ressaltou que processos licitatórios não são apenas procedimentos burocráticos, mas instrumentos legais para garantir isonomia na participação de todos os interessados. Segundo ele, o objetivo é também permitir a maior competitividade, a atração de mais concorrentes e maiores valores de outorga.

Cardozo explicou que, se mantida, a proibição de participação dos incumbentes que já operam em Santos pode ser considerada irregular, comprometer a segurança jurídica sobre o certame, levar à judicialização e atrasar o processo por anos por causa da possibilidade de recursos de partes contrariadas. Da mesma forma, a mudança das regras também seria fator motivador de ações judiciais dos que não a aceitassem depois de a modelagem da licitação já ter sido definida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Ele elogiou sugestão apresentada em nota técnica pela Casa Civil da presidência da República ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) de que a proibição seja mantida, mas que os operadores que controlam terminais em Santos que se comprometerem formalmente, antes do leilão, a se desfazerem dos empreendimentos não sejam considerados incumbentes e, assim, possam participar da disputa desde a sua primeira fase.

Para o ex-ministro da Justiça no governo Dilma Rousseff, o acolhimento da proposta pela Antaq e pelo MPor afastaria o risco de concentração econômica, apontado pelas entidades como justificativa para a proibição, aumentaria a competitividade do certame, poderia atrair mais investidores, garantiria mais eficiência na operação do futuro terminal e traria a segurança jurídica necessária para a realização do leilão.



Incerteza

A possibilidade de acolher a sugestão da Casa Civil não foi confirmada, no entanto, pelo secretário nacional de portos do MPor, Alex Ávila, que se pronunciou logo depois de Cardozo. Ávila lembrou que a modelagem foi definida pela Antaq, que seria o órgão com autonomia para isso, aprovada pela TCU e estava em fase de formação final para publicação do edital relativo ao leilão.

O secretário não descartou, no entanto, a incorporação da proposta da Casa Civil. Disse que o caso ainda está sendo avaliado pela Antaq e que a possibilidade de as regras terem que ser novamente submetidas ao TCU é um “tema delicado” porque, em acórdão, o tribunal deixou claro que, se as diretrizes aprovadas não forem implementadas, será preciso nova análise. Ávila avaliou que há possibilidade de que o leilão seja realizado ainda este ano, indicando que não espera que o processo passe mais uma vez pelo crivo do TCU, o que aconteceria em caso de mudança na modelagem. “Queremos e podemos fazer esse leilão ainda este ano”, afirmou o secretário nacional de portos.

Mais incisivo, Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), reagiu à possibilidade de acolhimento da sugestão da Casa Civil e disse que a segurança jurídica proposta atende a interesses de um setor do mercado. “É uma segurança jurídica de estimação”, afirmou. Pomini ressaltou que não acredita que seja possível ter uma modelagem de leilão que atenda a todos interessados em assumir o Tecon Santos 10 e avaliou que o Brasil já perdeu muito tempo nesse debate, lembrando que o processo já passou pela análise de todos os órgãos e que, a cada discussão, aparece uma opinião diferente.

“O Brasil está capturado pelas instituições e nossa infraestrutura defendida pela mercado é obstado por esse mesmo mercado, que não viu seus interesses atendidos”, afirmou. Ele lembrou que a Antaq “se debruçou” por meses sobre a modelagem para o leilão e que o TCU, após amplo debate, já definiu de quem é a competência para estabelecer as regras da licitação e da concessão do Tecon Santos 10. Ressaltou que, em acórdão, o Tribunal disse que a última palavra é a do MPor, que representa o governo do país. “Eu não encaminharia mais para esse órgão. Eu publicaria logo o edital”, frisou.

Pomini adiantou ainda que vê como real a possibilidade de judicialização porque essa é, segundo ele, uma rotina quando há interesses contrariados e informou que já foram impetrados mandados de segurança para tentar impedir a tramitação do processo de licitação do Tecon Santos 10. “Nunca haverá um modelo perfeito. A judicialização sempre aconteceu e sempre acontecerá”, explicou.

O presidente da APS disse ainda considerar que não existe mais espaço para novas discussões sobre as regras do leilão, porque, segundo ele, todas as teses já foram discutidas e adiantou que não teme a judicialização do processo. “Vamos enfrentar a judicialização, e o Judiciário é uma das instituições que poderão aprimorar ou corrigir distorções a respeito de isonomia e outros pontos”, assegurou.

Terminais descrentes

O CEO da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, avaliou que há alinhamento de opiniões entre a Antaq, o MPor e o TCU sobre quais devem ser as regras para o leilão do Tecon Santos 10, com a proibição de incumbentes. Ele lembrou que não é a primeira vez que a Antaq impõe regras restritivas a participantes em leilões para concessões de terminais. “A Antaq fez o que vinha fazendo. No Maranhão, o modelo foi mais ou menos o mesmo, e algumas empresas foram proibidas de participar”, disse.

Sepúlveda considera que o país já perdeu muito tempo na discussão sobre o Tecon Santos e ressaltou que não tem expectativa de que o leilão seja realizado ainda em 2026. Segundo o executivo, o mais provável é que a análise volte a ser feita pela Antaq e pelo TCU. “O risco de não se fazer este ano é maior que a possibilidade de se fazer”, avaliou.

Fábio Siccherino, CEO da DP World Santos, também manifestou pessimismo com a possibilidade de realização ainda este ano do leilão do Tecon Santos 10, como garante o MPor. “Acho que há muito ‘achismo’ nessas previsões”, afirmou. Ele ressaltou que considera que o melhor modelo seria o mais aberto, com mais participantes na disputa, para atrair mais competição e criticou o tempo perdido na



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 088/2026
Página 76 de 76
Data: 28/05/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

discussão da modelagem que causa atraso na definição da licitação. “Enquanto se discute restrições e tipos de restrições, mais tempo a gente perde em atrair mais investidores”, disse.

O executivo avaliou que os atrasos sobre a definição sobre a concessão do Tecon Santos 10 trará consequências para todo o complexo portuário santista, que não conseguirá acompanhar em oferta de capacidade de movimentação o aumento de volume do comércio exterior brasileiro. Siccherino disse ainda que já é notado o desvio de cargas para outros portos para fugir dos gargalos de Santos e previu que essa tendência aumentará, apesar de empresas que operam terminais no complexo santista estarem investindo para ampliar a movimentação. “O aumento de capacidade que os terminais estão criando não será suficiente para atender à demanda em 2033 ou 2034”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/05/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 28/05/2026