

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 089/2026
Data: 29/05/2026



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MAIOR PORTO DO MUNDO É VISITADO POR COMITIVA BRASILEIRA EM XANGAI, NA CHINA	4
MISSÃO PORTO & MAR AMPLIA AGENDAS SOBRE URBANISMO E LOGÍSTICA EM XANGAI, NA CHINA.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
PLANEJAMENTO VIRA PEÇA-CHAVE PARA NOVA INDÚSTRIA NORDESTINA	7
NORDESTE PODE SER A “NOVA SÃO PAULO” DA REINDUSTRIALIZAÇÃO VERDE, DEFENDEM ESPECIALISTAS	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	13
ANTAQ ACOMPANHA PLANOS DE GESTÃO AMBIENTAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	15
GOVERNO FEDERAL ASSINA CONTRATO DE R\$ 123,6 MILHÕES PARA GARANTIR NAVEGABILIDADE NO RIO MADEIRA.....	15
AEROPORTOS DO SUDESTE SUPERAM PELA PRIMEIRA VEZ A MARCA DE 20 MILHÕES DE PASSAGEIROS	16
BRASIL E SURINAME AVANÇAM EM COOPERAÇÃO PARA AMPLIAR INTEGRAÇÃO EM TRANSPORTE, LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE.....	17
ESTAÇÕES METEOROLÓGICAS AMPLIAM SEGURANÇA OPERACIONAL E FORTALECEM AVIAÇÃO REGIONAL NO BRASIL	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
SECRETÁRIO DE FERROVIAS DEFENDE UNIÃO ENTRE SETOR PÚBLICO E PRIVADO P/IMPULSIONAR AS FERROVIAS NO BRASIL..	19
PRIMEIRO LEILÃO RODOVIÁRIO NO NORDESTE TEM MAIOR DESCONTO NA TARIFA POR QUILOMETRO.....	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – A INÉRCIA QUE CUSTA CARO	22
PLANEJAMENTO - OPINIÃO - TECON SANTOS 10: A ORIENTAÇÃO DE POLÍTICA PÚBLICA QUE AINDA FALTAVA	23
BRASIL EXPORT - AEROPORTO DE GUARUJÁ E TECON SANTOS 10 ESTÃO ENTRE PRIORIDADES FEDERAIS	25
BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026.....	26
BRASIL EXPORT - “JÁ EXISTE MATUREZA QUE PERMITE TER O LEILÃO NESTE ANO”	26
BRASIL EXPORT - ÁVILA ADMITE POSSIBILIDADE DO PROJETO DO TECON SANTOS 10 VOLTAR AO TCU	27
BRASIL EXPORT - TECON SANTOS 10 DIFICILMENTE IRÁ A LEILÃO NESTE ANO, DIZ CEO DA SANTOS BRASIL.....	28
BRASIL EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT COBRA GOVERNO DE SP POR MELHORIAS EM ACESSOS AO PORTO	29
BRASIL EXPORT - CONSELHO SANTOS EXPORT EMPOSSA NOVOS INTEGRANTES E ANUNCIA AGENDA ESG	30
BRASIL EXPORT - DEBATE SOBRE MARCO PORTUÁRIO EXPÕE DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS	31
BRASIL EXPORT - BAIXADA SANTISTA PROJETA R\$ 23 BI EM INVESTIMENTOS NOS PRÓXIMOS ANOS.....	32
BRASIL EXPORT - ESPECIALISTAS COBRAM INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS E MENOS DEPENDÊNCIA DAS RODOVIAS	32
BRASIL EXPORT - SETOR DEFENDE MULTIMODALIDADE PARA REDUZIR GARGALOS NO PORTO DE SANTOS	33
BRASIL EXPORT - CARDOZO VÊ SEGURANÇA JURÍDICA PARA AVANÇO DO TECON SANTOS 10	34
BRASIL EXPORT - PAINEL FEMININO DEBATE INCLUSÃO E DIVERSIDADE NO SETOR DE INFRAESTRUTURA	35
BRASIL EXPORT - JUDICIALIZAÇÃO É REFLEXO DA INSEGURANÇA REGULATÓRIA, DIZEM ESPECIALISTAS.....	36
BRASIL EXPORT - BE ACADEMY É LANÇADA COM FOCO EM FORMAÇÃO APLICADA AO SETOR DE INFRAESTRUTURA	37
TRANSPORTES – PORTOS - BRASIL E SURINAME AVANÇAM EM COOPERAÇÃO MARÍTIMA E LOGÍSTICA	38
TRANSPORTES - PORTOS - O RENASCIMENTO MARÍTIMO PORTUÁRIO AMERICANO.....	40
TRANSPORTES – RODOVIAS - ROTA DOS SERTÕES ATRAI R\$ 8,5 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO NORDESTE	41
PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DOBRARÁ OFERTA DE GÁS NATURAL DO NORDESTE.....	43
PETRÓLEO E GÁS - ESTATAL ANUNCIA REAJUSTE DA GASOLINA	44
SUSTENTABILIDADE - OPINIÃO - UM CICLO QUE SE RENOVA: A JORNADA HUMANA DO CONSELHO ESG.....	44
POLÍTICA – 6X1: ALCOLUMBRE DÁ ANDAMENTO À PEC DA OPOSIÇÃO.....	46
NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO DO TST DEFENDE MAGISTRATURA ‘PRÓXIMA DA SOCIEDADE’	47
<i>Recado dado</i>	47
<i>A promessa de Santoro</i>	47
<i>Cortes e impactos</i>	47
<i>Linha de ação</i>	47
POLÍTICA - LÍDER DA OPOSIÇÃO DEFENDE ADIAMENTO DO FIM DA 6X1	47
POLÍTICA - FLÁVIO NÃO REGISTROU MISSÃO OFICIAL NOS EUA	49
POLÍTICA - COM FIM DA 6X1, MEI PODE TER A CHANCE DE CONTRATAR MAIS	49
POLÍTICA - LULA COMEMORA APROVAÇÃO DA PEC NA CÂMARA.....	50
FINANÇAS - UNIÃO E DF FIRMAM ACORDO PARA SOCORRO AO BRB.....	51



FINANÇAS - IBOVESPA SEGURA LINHA DOS 175 MIL PONTOS	52
JUSTIÇA - TSE MARCA JULGAMENTO DE RECURSO DE CLÁUDIO CASTRO	52
JUSTIÇA - LEI DA FICHA LIMPA: GILMAR PEDE VISTA	53
JUSTIÇA - PGR TEM 20 DIAS PARA OPINAR SOBRE CONDENAÇÃO DE BOLSONARO	54
JUSTIÇA - VENDA DE SENTENÇAS: ZANIN ESPERA DEFESAS.....	55
JUSTIÇA – OPINIÃO - A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988 E O PODER NORMATIVO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA	56
INTERNACIONAL - EUA DESIGNAM CV E PCC COMO ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS.....	57
INTERNACIONAL - CELSO AMORIM VÊ PRETEXTO PARA INTERVENÇÃO	58
JORNAL O GLOBO – RJ.....	59
ENTREVISTA: CLASSIFICAÇÃO DE PCC E CV COMO TERRORISTAS PODE ATINGIR BANCOS E PIX, E GOVERNO AVALIA	59
ECONOMISTAS VEEM RESILIÊNCIA DA ECONOMIA, MAS ALERTAM PARA CRESCIMENTO INSUSTENTÁVEL.....	61
FIM DA ESCALA 6X1: SENADO TEM TRÊS PROJETOS COM MUDANÇAS NA JORNADA DE TRABALHO; VEJA DIFERENÇAS.....	62
DÍVIDA PÚBLICA VAI A 80,4% DO PIB E ATINGE MAIOR PATAMAR DESDE JUNHO DE 2021, DURANTE A PANDEMIA	64
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	65
QUAIS PAÍSES JÁ REDUZIRAM A JORNADA DE TRABALHO E QUAL O REFLEXO NA ECONOMIA?	65
OPINIÃO - O BRASIL É O CELEIRO DO MUNDO? NÃO, MAS É PEÇA CENTRAL DO SUPERMERCADO GLOBAL	67
PETROBRAS PRETENDE DOBRAR CAPACIDADE DE FÁBRICAS DE FERTILIZANTES PARA ATENDER 75% DA DEMANDA	68
VALOR ECONÔMICO (SP).....	69
A ENERGIA EÓLICA OFFSHORE NO CONTEXTO DA TRANSIÇÃO E SEGURANÇA ENERGÉTICA	69
PF ENVIA A PGR PARECER PARA INVESTIGAR REMESSA DE VORCARO AOS EUA A PEDIDO DE FLÁVIO	72
EXCLUSIVO: RAÍZEN AVANÇA EM NEGOCIAÇÕES E PODE TER ACORDO ATÉ O FIM DE SEMANA, DIZEM FONTES	73
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	74
NAVVIK INICIOU OPERAÇÃO INDEPENDENTE APÓS DESVINCULAÇÃO DO GRUPO MAERSK	74
COMBOIO FLUVIAL MOVIMENTA 62 MIL/TON DE GRÃOS POR VIAGEM VIA REGIÃO DOS ESTREITOS	75
CONSULTORIAS VERIFICAM PRESSÃO POR ALTA DOS FRETES E RISCOS DE FALTA DE PORTA-CONTÊINERES PARA ATENDER DEMANDA GLOBAL	76
PETROBRAS PREVÊ MAIS DE R\$ 70 BILHÕES PARA FPSOs E DESCOMISSIONAMENTO EM SERGIPE	77
SAAM CONCLUI COMPRA DA INTERTUG E FORTALECE ATUAÇÃO NAS AMÉRICAS.....	78
PROJETO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS E CARGAS ESSENCIAIS NO AM TEM R\$ 876 MILHÕES DE INVESTIMENTOS PREVISTOS.....	78
COMPLEXO DE SUAPE INAUGURA MOTOR MOVIDO A ETANOL PARA GERAÇÃO TERMELÉTRICA.....	79
CONTEÚDO LOCAL PODE CONTINUAR SENDO REVISITADO EM FUTUROS LOTES DO PFCT, DIZ MARINHA.....	79
MAERSK TROCA ESCALA EM RIO GRANDE POR ITAPOÁ EM ROTA PARA NORTE EUROPEU.....	83
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	84
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	84



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MAIOR PORTO DO MUNDO É VISITADO POR COMITIVA BRASILEIRA EM XANGAI, NA CHINA

Automação, inteligência artificial e megaestrutura impressionam empresários durante a Missão Internacional Porto & Mar 2026

Por Alexandre Lopes, enviado à China 29 de maio de 2026



Acessos ao Porto de Xangai facilitam fluxo de cargas e são sinônimo de eficiência (Alexandre Lopes/AT)

O quinto dia da Missão Internacional Porto & Mar 2026, promovida pelo Grupo Tribuna na China, levou a comitiva brasileira ao coração da maior operação portuária do planeta. Empresários, executivos e autoridades participaram nesta quinta-feira (28) de uma visita técnica ao Porto de Xangai — líder mundial em movimentação de contêineres e símbolo da estratégia chinesa de transformar infraestrutura, tecnologia e automação em pilares de competitividade global.

Recebidos por autoridades portuárias chinesas, os integrantes da delegação acompanharam apresentações sobre o atual momento do complexo, os projetos de expansão previstos para os próximos anos e os investimentos voltados à ampliação da capacidade operacional do porto, que já opera em escala gigantesca.



Ao longo da visita, um dos pontos que mais chamou atenção da comitiva brasileira foi o nível de automação aplicado às operações portuárias. Guindastes automatizados, sistemas inteligentes de gerenciamento logístico, controle digital de movimentação e estruturas operacionais altamente integradas ajudam a transformar o Porto de Xangai em uma referência global de eficiência.

Parque Eólico Offshore da Ponte de Donghai chamou atenção de brasileiros (Alexandre Lopes/AT)

Em diversos momentos, a comparação com o Porto de Santos — o maior do Hemisfério Sul — foi inevitável entre os participantes. Enquanto o complexo santista movimenta cerca de 6 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano, Xangai ultrapassou a marca de 50 milhões de TEU anuais.

Com esses números, o Porto de Xangai lidera a movimentação mundial de contêineres há mais de uma década. Um feito que ajuda a dimensionar não apenas o tamanho da estrutura chinesa, mas também o nível de investimento realizado pelo país em infraestrutura marítima e integração logística.

Outro aspecto que impressionou os empresários brasileiros foi o número reduzido de trabalhadores diretamente envolvidos nas operações observadas durante a visita. Grande parte dos processos ocorre de maneira automatizada, utilizando inteligência artificial, sistemas digitais integrados e equipamentos de operação remota.

Localização privilegiada

Parte importante das operações do Porto de Xangai acontece no Complexo de Águas Profundas de Yangshan, instalado em ilhas ligadas ao continente pela gigantesca Ponte de Donghai, considerada uma das maiores pontes oceânicas do mundo, com aproximadamente 32 quilômetros de extensão.

A estrutura foi construída para permitir acesso a uma região de águas profundas, eliminando limitações de calado e possibilitando a operação de alguns dos maiores navios cargueiros do planeta. O diferencial estratégico transformou Xangai em uma potência logística global.

Enquanto diversos portos internacionais enfrentam restrições operacionais relacionadas à profundidade de seus canais, Yangshan opera em uma região naturalmente profunda, permitindo receber embarcações de grande porte sem limitações significativas de calado.

Além da movimentação gigantesca, o complexo também se tornou referência mundial em automação portuária. Terminais operados com inteligência artificial, veículos autônomos e equipamentos robotizados ajudam a reduzir tempo operacional, aumentar eficiência logística e ampliar competitividade internacional.



Integrantes da Missão Internacional Porto & Mar acompanharam rotina de trabalho no porto nº 1 em movimentação de contêineres (Divulgação)

Futuro

A agenda reforçou entre os empresários brasileiros a percepção de que o futuro da logística marítima mundial passa, necessariamente, pela combinação entre automação, inteligência artificial, infraestrutura de larga escala e planejamento estratégico — pilares que hoje

ajudam a transformar o Porto de Xangai em uma das maiores engrenagens do comércio global.

Integração logística

Para os integrantes da missão, a visita representou uma oportunidade rara de observar de perto como a China vem utilizando tecnologia, planejamento e investimentos de longo prazo para consolidar liderança global na infraestrutura marítima.

Mais do que um porto, Xangai funciona hoje como um dos principais centros de integração logística do comércio mundial.

Ao longo das apresentações, autoridades chinesas também destacaram os planos futuros de expansão do complexo portuário para os próximos dez anos, reforçando a estratégia do país de continuar ampliando capacidade operacional e conectividade internacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/05/2026

MISSÃO PORTO & MAR AMPLIA AGENDAS SOBRE URBANISMO E LOGÍSTICA EM XANGAI, NA CHINA

Delegação brasileira conhece centro de planejamento urbano e visita sede da Cosco Shipping
Por Alexandre Lopes, enviado à China 29 de maio de 2026 às 07:14

Depois de uma manhã marcada pela imersão no maior porto de contêineres do planeta, a Missão Internacional Porto & Mar 2026 seguiu, nesta quinta-feira (28) à tarde, com agendas voltadas ao planejamento urbano, desenvolvimento estratégico e relacionamento institucional em Xangai, na China.

A primeira visita da tarde levou empresários, executivos e autoridades brasileiras ao Shanghai Urban Planning Exhibition Center, espaço considerado uma das principais vitrines do planejamento urbano chinês e da transformação da cidade nas últimas décadas.



Maquetes gigantescas ajudaram a comitiva a compreender o processo de crescimento acelerado de Xangai nas últimas décadas (Alexandre Lopes/AT)

O local apresenta, de forma interativa e tecnológica, a evolução histórica de Xangai — desde os primeiros núcleos urbanos até a consolidação da cidade como uma das maiores metrópoles financeiras e logísticas do planeta.

Ao longo da visita, os integrantes da missão tiveram acesso a maquetes gigantescas, painéis digitais e projeções que mostram não apenas o crescimento acelerado da cidade, mas também os planos de expansão e desenvolvimento previstos para os próximos anos. A dimensão do planejamento urbano chinês chamou atenção da delegação, assim como a capacidade de execução de projetos em larga escala.

As apresentações mostraram como Xangai estruturou sua expansão combinando infraestrutura, mobilidade, desenvolvimento portuário, verticalização urbana e integração logística — pilares que ajudaram a transformar a cidade em um dos maiores centros econômicos do mundo.

A visita também reforçou uma percepção que vem acompanhando a missão desde os primeiros dias na China: o desenvolvimento chinês acontece a partir de estratégias de longo prazo fortemente integradas entre governo, infraestrutura, tecnologia e planejamento urbano.

O Shanghai Urban Planning Exhibition Center é conhecido justamente por apresentar essa visão estratégica da cidade. Um dos destaques do espaço é a gigantesca maquete de Xangai, considerada uma das maiores representações urbanas em escala do mundo.



Apresentação digital no Shanghai Urban Planning proporciona imersão a visitantes (Alexandre Lopes/AT)

Relacionamento

Na sequência, a comitiva seguiu para a sede da Cosco Shipping, uma das maiores companhias marítimas e logísticas do planeta. A agenda teve foco principalmente institucional e de relacionamento empresarial, permitindo troca de experiências e networking entre representantes brasileiros e executivos da companhia chinesa.

Durante a visita, os integrantes da missão participaram de uma apresentação interativa sobre as operações da empresa e acompanharam informações ligadas à atuação global da Cosco no transporte marítimo, logística internacional e integração portuária.

Fundada a partir da fusão entre gigantes do setor marítimo chinês, a Cosco Shipping se consolidou como uma das maiores operadoras de transporte marítimo do mundo, atuando em dezenas de países e controlando uma das maiores frotas globais de navios cargueiros e porta-contêineres.

A companhia possui presença estratégica em rotas internacionais e também mantém forte relação comercial com o mercado brasileiro, especialmente nas operações ligadas à exportação de commodities, contêineres e comércio marítimo internacional.

Ao longo do encontro, representantes da missão destacaram a importância da aproximação institucional e empresarial com grandes grupos chineses, reforçando um dos pilares centrais da

Missão Internacional Porto & Mar 2026: ampliar conexões internacionais e estimular oportunidades de negócios entre Brasil e China.

Depois de dias intensos voltados à tecnologia, inteligência artificial, mobilidade autônoma e infraestrutura portuária, as agendas desta quinta-feira (28) reforçaram outro aspecto observado pela delegação brasileira ao longo da viagem: a capacidade chinesa de integrar planejamento estratégico, logística, urbanismo e expansão econômica em escala gigantesca.



Flavio da Rocha Costa, Rogério Oliveira, Luiz Araújo, Gabriela Costa e Maxwell Rodrigues (Reprodução)

"O Porto de Xangai é impressionante, porque eles construíram tudo o que vimos em aproximadamente três anos, são os líderes mundiais em movimentação de contêineres e já têm projeto para incrementar um volume de 10 milhões de contêineres para os próximos três anos. Hoje, o Brasil todo movimenta cerca de 14 milhões. Eles estão crescendo um Brasil em três anos. Temos muito a aprender com eles", Flavio da Rocha Costa, diretor da Eldorado Brasil Celulose

"A palavra é essa: planejamento. Na China, eles dão um valor fundamental a essa condição. Projetam o que querem, definem as necessidades e planejam para que aquilo possa ser executado, com todo mundo podendo utilizar o resultado final a ser obtido. Eles fazem planejamentos para curto, médio e longo prazos. Com isso, são menos gargalos, mais produtividade, mais eficiência, mais qualidade", Rogério Oliveira, diretor de Negócios da Transtec World

"A gente está aprendendo dois importantes fatos que fazem a China ser um sucesso. Primeiro, o planejamento. Segundo a arte da execução daquilo que se planeja. Pudemos ver isso ao visitar o Complexo de Águas Profundas de Yangshan. Estivemos nesse terminal 15 anos atrás e os chineses seguiram inovando, principalmente, em tecnologia. Em sua fase 4, o terminal está totalmente automatizado", Luiz Araujo, diretor executivo do Ecoporto

"O planejamento envolve tudo que a gente vê funcionando em Xangai. Na visita ao maior porto do mundo, observamos uma eficiência que vem ajudando a bater recorde atrás de recorde. Isso ocorre por conta do planejamento, que não se dá apenas em termos operacionais, mas principalmente nos acessos, que é um problema que a gente enfrenta no Brasil em relação aos nossos terminais portuários", Gabriela Costa, diretora executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

"Estar no maior porto do mundo é um privilégio para poucos e foi isso que o Grupo Tribuna proporcionou. Tudo em Xangai impressiona, principalmente pela estratégia da China. No Porto de Xangai, além do volume elevado de movimentação, a gente pôde perceber que a China está muito empenhada na questão de inovação e tecnologia, com sistemas e equipamentos desenvolvidos por eles", Maxwell Rodrigues, consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/05/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PLANEJAMENTO VIRA PEÇA-CHAVE PARA NOVA INDÚSTRIA NORDESTINA

Na segunda mesa do evento Análise Ceplan, especialistas apontam logística, infraestrutura e governança como entraves para transformar o potencial energético em desenvolvimento econômico

Por Mariana Araújo

A abundância de energia renovável já colocou o Nordeste no centro das discussões sobre o futuro econômico do Brasil. Com 83% da geração eólica e solar do País e 70% de toda a nova capacidade instalada em fontes renováveis, a região consolidou-se como uma potência energética. Mas o avanço da produção limpa ainda não foi capaz de se converter, na mesma proporção, em empregos industriais, adensamento produtivo e maior participação nas exportações de manufaturados. O desafio, segundo especialistas, empresários e representantes do setor público reunidos no segundo painel do evento Análise Ceplan, é transformar essa vantagem energética em um projeto articulado de neointustrialização.



Segunda mesa do evento Análise Ceplan teve como tema “Energia limpa e abundante como oportunidade para regionalizar a Nova Indústria Brasil”. Foto: Lidiane Evelyn/Divulgação

O evento, promovido pela Ceplan Consultoria e pelo portal Movimento Econômico, reuniu representantes do governo estadual, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), empresários e economistas para discutir caminhos para inserir o Nordeste na nova onda de industrialização mundial impulsionada pela transição energética, digitalização e reconfiguração das cadeias

globais de produção.

Na abertura do painel, a CEO do Movimento Econômico, Patrícia Raposo, destacou que, apesar do protagonismo energético, o Nordeste ainda possui baixa densidade industrial. “Só 9% dos empregos gerados pela indústria estão no Nordeste”, afirmou. Ela lembrou ainda que a participação da região na base exportadora nacional de médias e grandes empresas permanece estagnada em 8,2% desde 2012, apesar da expansão das energias renováveis.

“Essa oportunidade que se desenha para o Nordeste precisa vir agregada por um fortalecimento das nossas cadeias produtivas, novos investimentos industriais e mão de obra qualificada para esse novo momento”, ressaltou.

Falta de projeto nacional trava desenvolvimento

Ex-presidente do BNDES e um dos participantes mais aguardados do debate, o economista Luciano Coutinho defendeu que o principal gargalo brasileiro hoje não é apenas fiscal, mas a ausência de um projeto nacional de desenvolvimento articulado.

“O Brasil está estagnado há mais de uma década. O crescimento médio gira em torno de 2%, muito baseado em transferência de renda, o que é importante socialmente, mas não constitui um projeto de desenvolvimento”, afirmou.

Para Coutinho, o País perdeu capacidade de planejamento de longo prazo justamente em um momento em que o mundo reorganiza suas cadeias industriais e busca novas bases produtivas sustentáveis. “O que me incomoda é a falta de um projeto articulado para retomar o desenvolvimento”, disse.

O economista chamou atenção para o fato de que o Nordeste foi uma das poucas regiões brasileiras que ampliaram participação na economia nacional nos últimos anos, impulsionado principalmente pelo avanço do agronegócio no MATOPIBA e pelas energias renováveis.

“O Nordeste é uma fortaleza energética. Tem vento permanente, previsível, e insolação muito forte. Isso cria uma vantagem competitiva importante”, afirmou.

Ainda assim, ele alertou que energia barata sozinha não garante industrialização. “Só vamos extrair dessa vantagem se tivermos capacidade de construir cadeias produtivas, infraestrutura e serviços associados.”



Fabrício Silveira, superintendente de política industrial da CNI, defendeu a criação de mecanismos de incentivo ao consumo de energia verde. Foto: Lidiane Evelyn/Divulgação

Infraestrutura e logística ainda são entraves

Representando a CNI, Fabrício Silveira afirmou que a região possui ativos estratégicos relevantes, mas ainda enfrenta obstáculos históricos ligados à infraestrutura e à logística.

“A ausência de uma logística integrada continua sendo uma das principais barreiras para adensar a indústria no Nordeste”, afirmou.

Segundo ele, a indústria busca previsibilidade regulatória, segurança jurídica e infraestrutura eficiente antes de decidir novos investimentos. Fabrício destacou que o empresário enxerga potencial competitivo na energia limpa nordestina, especialmente diante das exigências ambientais impostas pelo comércio internacional.

“Energia limpa e barata pode se tornar um diferencial competitivo enorme, principalmente com a consolidação do mercado de carbono e das novas regras globais de descarbonização”, disse.

Ele defendeu ainda a criação de mecanismos de incentivo ao consumo de energia verde, como um “green bonus”, além da ampliação da infraestrutura energética para garantir competitividade às cadeias industriais.



Secretário da assessoria especial da governadora e relações internacionais de Pernambuco, João Salles disse que a pretensão do estado é se tornar uma plataforma estratégica para abastecimento sustentável. Foto: Lidiane Evelyn/Divulgação

Pernambuco aposta em hub de combustíveis sustentáveis

O secretário estadual João Salles apresentou a estratégia de Pernambuco para transformar o Estado em referência internacional em combustíveis sustentáveis e logística verde. Segundo ele, a gestão estadual criou uma secretaria especial voltada para projetos estratégicos capazes de interiorizar o desenvolvimento e reduzir desigualdades regionais.

“A gente não quer ser apenas vendedor de commodity energética. Queremos agregar valor e inserir Pernambuco nas cadeias globais”, afirmou.

Salles destacou que o Estado vem estruturando um hub de combustíveis sustentáveis associado ao Porto de Suape, aproveitando a disponibilidade de energia renovável e a demanda internacional por combustíveis de baixo carbono.

“O mundo está olhando para Pernambuco”, afirmou. Segundo ele, empresas internacionais já enxergam o Estado como uma plataforma estratégica para abastecimento sustentável.

Entre os projetos em andamento, ele citou a instalação de um terminal totalmente eletrificado da APM Terminals, do grupo Maersk, previsto para entrar em operação em junho, além da expansão da European Energy e da EGP no segmento de combustíveis marítimos sustentáveis.

“O objetivo é fazer de Pernambuco o primeiro porto eletrificado do Brasil e um dos primeiros da América Latina”, disse.

O secretário também informou que o Estado possui uma carteira de aproximadamente R\$ 35 bilhões em investimentos para os próximos 12 anos, sendo cerca de 70% direcionados à energia verde.



Diretor executivo da Baterias Moura, Gustavo Moura ressaltou os desafios da competição global, principalmente com os chineses. Foto: Lidiane Evelyn/Divulgação

Baterias e armazenamento ganham protagonismo

O armazenamento de energia apareceu como um dos temas centrais do painel. Com o crescimento acelerado das fontes renováveis intermitentes, como solar e eólica, especialistas avaliam que a expansão do uso de baterias será decisiva para garantir estabilidade ao sistema elétrico.

Representando a Baterias Moura, Gustavo Moura afirmou que a empresa vem ampliando sua atuação para atender à nova dinâmica energética.

“Hoje, 80% da energia do Nordeste é renovável e competitiva, mas precisamos encontrar formas de colocar essa energia no sistema sem comprometer os investimentos”, afirmou.

Ele destacou que a legislação federal já reconheceu o “agente armazenador de energia” como participante do setor elétrico, mas o mercado ainda aguarda regulamentação e a realização de leilões específicos para baterias.

Moura também ressaltou os desafios da competição global no setor, especialmente diante da escala chinesa. “A China decidiu dominar essa indústria e articulou universidades, mão de obra e financiamento para isso”, afirmou.

Apesar disso, ele acredita que o Brasil pode competir em nichos estratégicos ligados à prestação de serviços, eficiência energética e relacionamento com clientes. “A gente precisa de previsibilidade, custo competitivo de capital e coordenação entre Estado e setor privado.”

Nova indústria exige mão de obra qualificada

A formação profissional também apareceu como um dos pilares centrais da estratégia regional. João Salles afirmou que Pernambuco vem investindo em programas voltados à inovação e tecnologia, incluindo iniciativas que alcançam cerca de 40 mil alunos.

“A gente precisou criar capacidade técnica dentro do próprio Estado para desenvolver projetos estruturantes”, afirmou.



Segundo ele, o governo estadual montou uma estrutura específica para elaboração de projetos de infraestrutura e atração de investimentos, com contratação de engenheiros e técnicos especializados.

Ex-presidente do BNDES, o economista Luciano Coutinho destacou que o Nordeste deve buscar protagonismo também em aplicações de inteligência artificial. Foto: Lidiane Evelyn/Divulgação

Data centers, minerais estratégicos e IA entram no radar

Além das cadeias tradicionais, Luciano Coutinho defendeu que o Nordeste também precisa se posicionar em setores emergentes ligados à economia digital e à transição energética.

Entre as oportunidades citadas estão data centers, inteligência artificial, minerais estratégicos e metalurgia verde.

“O principal custo operacional de um data center é energia. E o Nordeste tem energia renovável abundante”, afirmou.

Para ele, a região precisa ir além de apenas hospedar infraestrutura tecnológica e buscar protagonismo também em aplicações de inteligência artificial. “O Nordeste tem tradição em tecnologia, tem Porto Digital, tem universidades e pode se tornar um centro de desenvolvimento de soluções.”

Coutinho também chamou atenção para o potencial de exploração de minerais estratégicos utilizados em baterias e equipamentos tecnológicos, como grafite, níquel, vanádio e terras raras.

“A metalurgia é intensiva em energia. Então, o Nordeste pode desenvolver uma metalurgia verde baseada em renováveis”, disse.

Planejamento regional como condição para competitividade

Ao longo de todo o debate, um consenso se consolidou entre os participantes: o Nordeste possui ativos competitivos relevantes, mas precisará de planejamento integrado, governança e coordenação entre União, estados e iniciativa privada para transformar o potencial energético em desenvolvimento econômico sustentável.

A avaliação predominante é que a região vive uma janela histórica de oportunidade diante da reorganização das cadeias globais e da busca internacional por energia limpa e produtos descarbonizados.

Mas especialistas alertam que, sem estratégia industrial territorializada, infraestrutura adequada e fortalecimento das cadeias produtivas locais, o Nordeste corre o risco de permanecer apenas como exportador de energia e commodities, sem capturar os empregos, a renda e a inovação associados à nova economia verde.

“O Nordeste precisa ousar pensar grande”, resumiu Luciano Coutinho. “Temos uma oportunidade concreta de construir uma nova etapa de desenvolvimento regional baseada em energia, tecnologia, indústria e serviços.”

O evento será realizado pela Ceplan Consultoria em parceria com o Movimento Econômico, com patrocínio da Caixa Econômica Federal e do Banco do Nordeste.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 29/05/2026

NORDESTE PODE SER A “NOVA SÃO PAULO” DA REINDUSTRIALIZAÇÃO VERDE, DEFENDEM ESPECIALISTAS

Com energia limpa abundante e infraestrutura estratégica, especialistas defendem no evento Análise Ceplan 2026 que a região vive momento de virada para a economia nacional

Por Edward Pena



O debate reforçou que a descarbonização é a maior vitrine do Nordeste para atrair capital estrangeiro. O acordo com a UE foi citado como uma oportunidade para a região exportar produtos de baixo carbono. Foto: Danilo Lima/Movimento Econômico

O Nordeste brasileiro possui todas as condições para assumir o protagonismo industrial que marcou o Sudeste no século passado. Esta foi a tese central defendida por especialistas da mesa 1 durante o evento Análise Ceplan 2026, que aconteceu nesta quinta-feira (28), no RioMar Trade Center, no Recife. Em uma realização da Ceplan Consultoria e do



Movimento Econômico, o painel destacou que a abundância de energia renovável e a infraestrutura portuária posicionam a região como o novo motor da economia de baixo carbono.

Para João Junqueira, diretor de Inovação e Relações Institucionais da SIMM Soluções, o atual excedente de geração renovável, que muitas vezes é desperdiçado por falta de consumo, é a chave para essa transformação.

Ele acredita que o cenário é propício para uma mudança de patamar produtivo. “Existe condição de a gente do Nordeste brasileiro ser a nova São Paulo da reindustrialização. Com eficiência energética, na era da descarbonização e através da infraestrutura que já tem no Porto de Suape”, afirmou Junqueira.

O especialista ressaltou que a vantagem competitiva histórica da região está sendo renovada. Se no passado a energia firme de Paulo Afonso impulsionou Pernambuco, agora o desafio é estabilizar as novas fontes.

“O mundo inteiro quer trocar os seus produtos, a transição energética passa antes pela descarbonização”, explicou, ressaltando o potencial que a região tem tanto com renováveis quanto com biocombustíveis.

Apesar da energia ser barata no Nordeste, Junqueira alertou que a “neointustrialização” exige qualidade e estabilidade. Segundo ele, investimentos em baterias de armazenamento e linhas de transmissão de corrente contínua são urgentes.

Suape e a Transnordestina

No campo da logística, Armando Monteiro Bisneto, diretor-presidente do Porto de Suape, destacou que o complexo é uma plataforma estratégica. Ele comparou o porto e a ferrovia Transnordestina a construções que atravessam gerações. “A transnordestina precisa ter esse caráter também intergeracional e de Estado”, disse.

Bisneto anunciou que Suape deve se tornar em breve um polo regional de distribuição de GLP (gás de cozinha) e gás natural, com um terminal de regaseificação.

“Certamente isso vai incrementar e trazer energia firme para a nossa indústria. Então, eu acho que não é só ter um equipamento que orgulha todos os pernambucanos, é que a gente tem que cuidar, preservar bem e aprimorar cada vez mais”, defendeu.

Oportunidade bilionária nos Data Centers

O setor de tecnologia também surge como um pilar dessa nova era. Daniel Gomes, CEO da Atlantic Data Centers, revelou que o Nordeste detém apenas 3% da capacidade nacional de data centers, enquanto 95% estão no eixo Rio-São Paulo.

Ele vê nisso uma oportunidade gigantesca de descentralização. “Se Pernambuco atraíssem 5% daquela potencial demanda de dez gigas de data center, teríamos R\$ 200 bilhões de investimentos”, estimou.

Gomes desmistificou a ideia de que esses centros consomem muita água, explicando que os sistemas modernos são de arrefecimento fechado. Para ele, o maior desafio é a infraestrutura de dados.

“A logística do data center é exatamente a conectividade. Através da conectividade que os dados chegam e saem. Então, quando a gente fala em porto, em estrada, na área do data center, a gente está falando de conectividade”, comparou.

A necessidade de coordenação estratégica

Maurício Laranjeira, chefe de Política Industrial da Fiepe, focou na importância de políticas industriais articuladas entre os estados. Ele criticou a competição isolada e defendeu que o Nordeste precisa se vender como um bloco competitivo, especialmente diante da reforma tributária.

“Falta uma coordenação estratégica para transformar a energia em competitividade. A gente precisa ter políticas industriais muito claras”, apontou.

Laranjeira enfatizou que o preço final da energia para o industrial ainda é um obstáculo. Para ele, a região deve focar em setores onde pode ser líder global.

“A partir daí são exemplos claros que você consegue ter um setor prioritário, que você vai fazer uma produção de produto descarbonizado e você consegue se inserir melhor, tanto no mercado nacional como no mercado internacional”, observou.

Sustentabilidade e inserção global

O debate reforçou que a descarbonização é a maior vitrine do Nordeste para atrair capital estrangeiro. O acordo entre Mercosul e União Europeia foi citado como uma oportunidade para a região exportar produtos de baixo carbono. Para os debatedores, o sucesso desse projeto industrial exige infraestrutura básica, como estradas de qualidade e mão de obra capacitada.

A visão compartilhada no Análise Ceplan 2026 é de que o Nordeste não pode mais se contentar apenas em ser um exportador de energia limpa para outras regiões. O objetivo é internalizar essa riqueza, transformando-a em fábricas, empregos e tecnologia de ponta.

O evento será realizado pela Ceplan Consultoria em parceria com o Movimento Econômico, com patrocínio da Caixa Econômica Federal e do Banco do Nordeste.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 29/05/2026



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ACOMPANHA PLANOS DE GESTÃO AMBIENTAL DOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA CODEBA

Encontro reforçou atuação da ANTAQ no acompanhamento ambiental e no estímulo às boas práticas no setor portuário baiano



Brasília, 28/05/2026 - Nessa quarta-feira, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) por meio da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS), reuniu-se com representantes da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) e das consultorias responsáveis pela execução dos Planos de Gestão Ambiental (PGA's) dos portos baianos de Aratu-Candeias, Salvador e Ilhéus.

O encontro teve como objetivo conhecer as adequações em curso para atendimento às exigências do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), identificar a ligação entre a gestão ambiental nos portos e a atuação regulatória da ANTAQ e, ainda, acompanhar o estágio de desenvolvimento dos programas ambientais: “Mais do que uma autarquia modelo, a ANTAQ vem consolidando uma atuação de referência na agenda ambiental portuária, especialmente por manter instrumentos permanentes de acompanhamento, como o IDA, e por buscar integrar a dimensão ambiental às decisões regulatórias e ao planejamento do setor”, declarou Alessandro Bearzi, gerente substituto da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS) da Agência.



Durante a reunião, foi apresentado o processo de aprimoramento da gestão ambiental dos portos administrados pela CODEBA, com foco no atendimento às condicionantes dos respectivos processos de licenciamento ambiental. As apresentações abordaram metodologias de monitoramento, ferramentas digitais de gestão de dados ambientais e programas voltados à prevenção, mitigação e acompanhamento dos impactos associados às operações portuárias.

Entre os temas tratados, destacaram-se o monitoramento da qualidade da água, do ar, dos sedimentos e dos níveis de ruído; o acompanhamento da biota aquática; o uso de organismos sentinelas; o controle de espécies exóticas invasoras; a gestão de resíduos e efluentes; a recuperação de áreas degradadas; a educação ambiental; a comunicação social e o gerenciamento de riscos ambientais.

Também foram discutidas interfaces regulatórias e institucionais de interesse da ANTAQ, como o acompanhamento de obrigações ambientais de arrendatários, a gestão de passivos ambientais, a produção de dados ambientais estruturados, a avaliação de desempenho ambiental e a eventual necessidade de articulação com outras áreas da Agência, como regulação, outorgas, arrendamentos, estudos, tarifas e planejamento portuário.

O encontro foi relevante para o acompanhamento da evolução da gestão ambiental dos portos administrados pela CODEBA, para o aprimoramento de instrumentos como o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), além de estimular a indução de melhores práticas ambientais no setor portuário. Somada às presenças da ANTAQ e CODEBA, a reunião contou, também, com a participação de representantes das empresas de consultoria CARUSO, TEMIS e NEMUS.

Planos de Gestão Ambiental

Os Planos de Gestão Ambiental (PGAs) portuários são instrumentos técnicos que sistematizam ações de prevenção, controle, mitigação e monitoramento dos impactos ambientais associados às operações portuárias. Esses planos contribuem para o cumprimento das condicionantes ambientais, para a segurança operacional e ambiental e para o desenvolvimento sustentável dos portos e das áreas do entorno.

Entre os principais elementos que podem compor um PGA portuário estão:

- Diagnóstico e monitoramento ambiental: avaliação da qualidade da água, do ar, dos sedimentos, da biota e dos níveis de ruído.
- Gerenciamento de riscos: diretrizes para prevenção, controle e resposta a acidentes ambientais, como derramamento de óleo e outras substâncias perigosas.
- Programas de controle ambiental: ações voltadas à gestão de resíduos sólidos, efluentes, emissões atmosféricas, dragagem, fauna, flora e áreas degradadas.
- Educação ambiental e comunicação social: atividades de orientação, capacitação e diálogo com trabalhadores, prestadores de serviço, usuários do porto e comunidades do entorno.

No Brasil, a estruturação dos PGAs decorre, em regra, do licenciamento ambiental conduzido pelos órgãos ambientais competentes, junto com a atuação setorial e regulatória de instituições como o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ANTAQ, conforme suas respectivas competências legais.

“A sociedade se beneficia quando os portos adotam uma gestão ambiental mais qualificada, transparente e baseada em dados. Uma gestão ambiental portuária mais estruturada contribui para reduzir riscos ambientais, melhorar o controle sobre resíduos, emissões, efluentes e ruídos, além de favorecer uma relação mais equilibrada entre atividade portuária, comunidades locais e desenvolvimento sustentável”, concluiu Alessandro.

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

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

Data: 29/05/2026

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO FEDERAL ASSINA CONTRATO DE R\$ 123,6 MILHÕES PARA GARANTIR NAVEGABILIDADE NO RIO MADEIRA

Intervenções incluem dragagem de manutenção contínua e ações preventivas para períodos de estiagem na região amazônica



A medida tem como objetivo garantir a navegabilidade durante os períodos de estiagem e assegurar o abastecimento de cidades da região amazônica. Foto: Wilson Dias/Agência Brasil

O Governo Federal assinou contrato de R\$ 123,6 milhões para a execução de dragagem de manutenção contínua no Rio Madeira. O documento (nº 323/2026) foi publicado no Diário Oficial da União no dia 20 de maio e terá vigência até novembro de 2029. A medida tem como objetivo garantir a navegabilidade durante os períodos de estiagem e assegurar o abastecimento de cidades da

região amazônica.

Os serviços serão executados na hidrovia do Rio Madeira (HN-117), no trecho entre Porto Velho (RO) e a foz do rio, no Amazonas, incluindo a travessia da BR-230 sobre o curso d'água. A intervenção vai manter as condições de navegação e dar mais segurança ao transporte fluvial, beneficiando o deslocamento de pessoas, o abastecimento das comunidades ribeirinhas e a circulação de produtos essenciais para povos originários e populações que vivem ao longo da hidrovia.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a ação reforça o caráter preventivo da política hidroviária na região. “Estamos fortalecendo um modelo de gestão que antecipa desafios e reduz os impactos das variações hidrológicas. A dragagem contínua e o monitoramento das hidrovias são fundamentais para garantir a segurança da navegação e a regularidade do abastecimento das cidades amazônicas”, afirmou.

A dragagem de manutenção remove sedimentos acumulados no leito do rio, preserva a profundidade do canal navegável e garante a segurança das embarcações. A medida integra o Plano de Dragagem e Manutenção Hidroviária da Amazônia (Padma), coordenado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Amazônia

Após as secas severas dos últimos anos, o Governo Federal tem reforçado ações permanentes na infraestrutura hidroviária da Amazônia, com planejamento antecipado de dragagens, manutenção das hidrovias, reforço da sinalização náutica e monitoramento contínuo das condições de navegação em rios estratégicos da região Norte.

Rio Madeira tem papel estratégico no transporte de passageiros, no abastecimento de cidades e comunidades ribeirinhas e na distribuição da produção agrícola do Norte e Centro-Oeste. Ele é responsável por conectar rotas hidroviárias aos portos da região amazônica. Em 2023 e 2024, a redução do nível do rio provocou restrições à navegação em pontos críticos da hidrovia. Em alguns períodos, embarcações precisaram reduzir a carga, o que impactou o transporte de combustíveis, alimentos e outros insumos essenciais para o abastecimento da região.

Mesmo com o cenário hidrológico atual mais favorável, com o rio registrando cerca de 10,37 metros em Porto Velho (RO), nível considerado normal para o período, segundo o Painel de Monitoramento Hidroviário da Secretaria, o Governo Federal mantém ações preventivas para ampliar a segurança da navegação e garantir maior previsibilidade ao transporte fluvial. Em 2024, o nível foi de aproximadamente 8,5 metros e em 2023, cerca de 7,5 metros no mesmo período.

“A estratégia do Governo Federal é atuar de forma contínua e preventiva, garantindo que as hidrovias amazônicas tenham condições seguras de navegação mesmo em cenários de estiagem, com previsibilidade para o transporte de cargas e o abastecimento da população”, afirmou Eliezé Bulhões, diretor de Gestão Hidroviária.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 29/05/2026

AEROPORTOS DO SUDESTE SUPERAM PELA PRIMEIRA VEZ A MARCA DE 20 MILHÕES DE PASSAGEIROS

Recorde foi alcançado no primeiro quadrimestre do ano. Somente em abril, região movimentou mais de 5 milhões de passageiros



Pela primeira vez na história, os aeroportos do Sudeste movimentam mais de 20 milhões de passageiros no primeiro quadrimestre - Imagem: Diego Baravelli

Os aeroportos da região Sudeste registraram a maior movimentação de passageiros da história para os quatro primeiros meses do ano. Entre janeiro e abril de 2026, mais de 21 milhões de pessoas embarcaram em voos domésticos e internacionais com origem nos estados da região, crescimento de 5,3% em relação ao mesmo período de 2025. Os dados são da Agência Nacional de

Aviação Civil (Anac), compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

Somente em abril, os aeroportos do Sudeste movimentaram 5.017.767 passageiros, alta de 0,44% em comparação com o mesmo mês de 2025. O resultado representa um marco para a aviação brasileira, foi a primeira vez que a região ultrapassou a marca em um mês de abril, desde o início da série histórica da Anac, iniciada em 2000.

Os resultados foram impulsionados pela força econômica da região, que concentra os principais centros financeiros, industriais, turísticos e de serviços do país. O desempenho reflete tanto a demanda por viagens de negócios quanto o crescimento da circulação de turistas, estudantes e trabalhadores entre os principais polos urbanos brasileiros.

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, celebrou os números da região. “A aviação é uma ferramenta essencial para aproximar pessoas, impulsionar negócios e fortalecer o turismo. Os aeroportos do Sudeste registraram resultados históricos, demonstrando a força da demanda por transporte aéreo e a importância de continuarmos investindo em infraestrutura, eficiência e conectividade”, afirmou.

Guarulhos (SP) liderou a movimentação da região nos quatro primeiros meses do ano, com 7,5 milhões de passageiros. Na sequência aparecem Congonhas (SP), com 3,9 milhões; Galeão (RJ), com 3,3 milhões; Confins (MG), com 2 milhões; e Viracopos (SP), com 1,9 milhão de passageiros.

Movimentação internacional

Os voos internacionais tiveram papel importante no desempenho do quadrimestre. Entre janeiro e abril, os aeroportos da região movimentaram 4,2 milhões de passageiros em operações internacionais, também o maior volume já registrado para o período desde o início da série histórica.

A forte presença de aeroportos com ampla conectividade internacional, como Guarulhos (SP), Galeão (RJ) e Confins (MG), contribui para consolidar o Sudeste como principal porta de entrada e saída do transporte aéreo brasileiro.

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

Data: 29/05/2026

BRASIL E SURINAME AVANÇAM EM COOPERAÇÃO PARA AMPLIAR INTEGRAÇÃO EM TRANSPORTE, LOGÍSTICA E SUSTENTABILIDADE

Parceria deve estabelecer linhas marítimas diretas para aumentar o intercâmbio entre os dois países



Brasil e Suriname avançaram nas negociações para ampliar a cooperação em diversas áreas, como energia e desenvolvimento social, além da integração logística e marítima entre os dois países - Foto: Sérgio Frances/MPor

Brasil e Suriname avançaram, nesta quarta-feira (28), nas negociações para ampliar a cooperação em diversas áreas, como energia e desenvolvimento social, além da integração logística e marítima entre os dois países, com foco na criação de linhas marítimas diretas e no fortalecimento da cooperação em transportes. A agenda

ocorreu em cerimônia no Palácio do Itamaraty, em Brasília, onde os governos assinaram quinze instrumentos de cooperação.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva destacou a importância de ampliar a conectividade entre Brasil e Suriname para fortalecer o intercâmbio comercial e a integração regional entre os dois países. “Concordamos sobre a importância de aumentar a frequência de voos e estabelecer linhas marítimas diretas para aumentar nosso intercâmbio bilateral”, destacou o presidente.

Na mesma linha, a presidente do Suriname, Jennifer Geerlings-Simons, afirmou que a criação de uma rota marítima entre os dois países pode contribuir para reduzir custos logísticos e fortalecer a segurança alimentar no país vizinho. “A rota marítima que nós discutimos será particularmente importante para a pesca e também para a segurança alimentar no Suriname. Abaixar os custos da comida é algo crítico para nós, e sabemos que o Brasil é um parceiro que poderá nos ajudar nisso. A reunião de hoje, portanto, reafirmou a forte amizade que temos e a nossa determinação comum em mover esforços para entregar resultados tangíveis”, disse.

A cerimônia contou com a participação de ministros de Estado dos dois países, entre eles, o de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e o de Transportes, Comunicação e Turismo do Suriname, Raymond Landveld. Juntos, eles assinaram uma carta de intenções para cooperação marítima entre os dois países. O documento reconhece a importância de sistemas de transporte marítimo seguros, eficiente e ambientalmente responsáveis para o crescimento econômico e a integração regional.

Tomé Franca destacou o potencial de cooperação entre Brasil e Suriname nas áreas portuária e hidroviária, especialmente para ampliar a integração logística entre o Norte da América do Sul e o Nordeste brasileiro. “Nos setores portuário e hidroviário, identificamos um vasto potencial de colaboração. O Porto Jules Sedney, em Paramaribo, é um importante hub de carga e contêineres. Representa, portanto, uma grande oportunidade para estabelecer uma linha marítima regular e de maior porte entre este porto da capital do Suriname e o Nordeste brasileiro. Além de otimizar o fluxo comercial, a iniciativa impulsionaria o desenvolvimento econômico de ambas as regiões”, afirmou.



Para Raymond Landveld, a cooperação bilateral no setor marítimo representa sustentabilidade, conectividade regional e modernização portuária. “Formalizar uma parceria nessa área seria um passo relevante para aproximar mais os dois países e para desenvolver iniciativas conjuntas no setor hidroviário”, destacou.

Em análise no MPor, o memorando de entendimento a ser firmado com o Suriname alinhará expectativas e definirá condições para ampliar as ações de cooperação técnica nos setores marítimo e portuário.

Durante o encontro com autoridades das duas nações sul-americanas, Tomé Franca ressaltou também o compromisso com a agenda de cooperação entre os dois países. “A assinatura desta carta de intenções estabelece um quadro para a colaboração em transporte marítimo e atividades portuárias relacionadas. Também tem o objetivo de impulsionar a elaboração e a coordenação de um futuro memorando de entendimento”, disse.

Colaboração bilateral histórica

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. Desde 2022, o ASA aplica os princípios de “Céus Abertos”.

“Isso significa a eliminação de restrições em rotas, capacidade, frequência e tipo de aeronave, tanto para passageiros quanto para cargas, promovendo um ambiente de maior liberdade e competitividade”, explicou Tomé Franca.

O ministro também lembrou que o MPor encaminhou ao Congresso uma proposta de modernização desse acordo no ano passado. “Nosso objetivo é aprofundar a cooperação aeroportuária, estimulando a criação de novas rotas diretas e o fortalecimento das operações de transporte de cargas e passageiros, em concordância com a abertura e a simplificação dos marcos regulatórios”, disse.

Tomé Franca falou ainda sobre o interesse do Brasil em cooperar no setor de combustíveis, apoiando iniciativas voltadas ao desenvolvimento logístico, energético e portuário na região. Por fim, reiterou o compromisso do Governo do Brasil em fortalecer os laços com o Suriname. “Contem sempre com o Ministério de Portos e Aeroportos como um parceiro estratégico”, concluiu.

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

Data: 28/05/2026

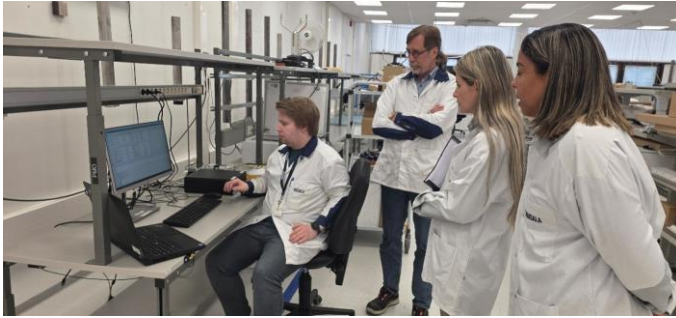
ESTAÇÕES METEOROLÓGICAS AMPLIAM SEGURANÇA OPERACIONAL E FORTALECEM AVIAÇÃO REGIONAL NO BRASIL

Representantes do Ministério de Portos e Aeroportos visitaram fabricante na Finlândia para conhecer tecnologias usadas em aeroportos brasileiros

Representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) participaram, entre os dias 19 e 21 de maio de 2026, de uma visita técnica às instalações da empresa Vaisala Oyj, na Finlândia, para conhecer de perto as tecnologias meteorológicas adquiridas pelo Governo Federal e usadas em aeroportos brasileiros. A agenda integrou as ações de acompanhamento dos investimentos realizados na modernização da infraestrutura aeroportuária regional e no fortalecimento da segurança da aviação civil.

A comitiva brasileira foi formada pela diretora de Investimentos da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), Luiza Deusdará; pela coordenadora-geral de Investimentos, Juliana Nunes; e pelo coronel-aviador da reserva Luiz Paulo da Silva Costa, gerente de Projetos Especiais de Aviação da Hobeco Sudamericana.

Durante a visita, foram apresentados sensores e tecnologias empregados no projeto de implantação das Estações Meteorológicas de Superfície Automáticas, associadas à Estação de Radiodifusão Automática de Aeródromo (EMS-A/ERAA), conhecidas como EMS-A. Os equipamentos são fornecidos pela Vaisala e integrados no Brasil pela Hobeco Sudamericana. A programação incluiu visitas às linhas de produção e reuniões técnicas sobre evolução tecnológica, integração de sistemas e prestação automatizada de serviços meteorológicos.



Segurança operacional

O MPor possui uma parceria com a Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA), órgão vinculado ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para a aquisição, instalação e homologação das estações EMS-A em aeroportos de pequeno porte, em diferentes regiões do país. Cada estação custa, em média,

R\$ 4,8 milhões.

Desde o início do projeto, em 2018, mais de 40 estações meteorológicas automáticas já foram implantadas no Brasil. Atualmente, outras dez estão em fase de execução para a implementação ainda em 2026.

Para a diretora de Investimentos da SAC, Luiza Deusdará, a visita permitiu acompanhar de perto soluções estratégicas para o desenvolvimento da aviação regional brasileira. “Conhecer presencialmente as tecnologias usadas nos aeroportos brasileiros é fundamental para garantir que os investimentos públicos estejam alinhados às melhores práticas de segurança. As estações meteorológicas ampliam a confiabilidade das operações aéreas e contribuem diretamente para a integração de localidades remotas”, afirmou.

A presença dessas estruturas é considerada essencial para auxiliar pilotos e equipes operacionais na tomada de decisão antes e durante os voos. Com dados meteorológicos confiáveis e atualizados, é possível realizar um planejamento mais eficiente da operação a ser realizada e adotar medidas preventivas em situações de condições climáticas adversas. As estações EMS-A instaladas no país estão conectadas à RedeMET, plataforma de informações meteorológicas aeronáuticas e podem ser consultadas por qualquer pessoa.

Para a coordenadora de Investimentos da SAC, Juliana Nunes, a iniciativa alia modernização tecnológica à aplicação eficiente dos recursos públicos voltados à aviação regional. “A visita técnica foi importante para acompanharmos de perto a tecnologia adquirida pelo Governo Federal e garantir que os investimentos realizados estejam alinhados às necessidades do país”, destacou.

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

Data: 28/05/2026



Secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, participou do Maranhão Day 2026, em Brasília, para debater investimentos e integração logística no país. - Foto: Divulgação/MT

O secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, destacou a importância da articulação entre o poder público e a iniciativa privada para ampliar os investimentos e acelerar o desenvolvimento ferroviário no Brasil. A declaração foi feita durante o Maranhão Day 2026, realizado nesta quarta-feira (28), em Brasília, evento que reuniu lideranças políticas, representantes do setor produtivo e especialistas

para discutir infraestrutura, logística e o potencial estratégico do Maranhão para a economia nacional.

Segundo Ribeiro, o Brasil precisa construir um ambiente de estabilidade e segurança jurídica capaz de estimular investimentos de longo prazo no setor ferroviário. Para ele, o fortalecimento das ferrovias depende de uma atuação coordenada entre orçamento público, mercado financeiro e iniciativa privada.

“As finanças, incluindo o orçamento público, precisam estar conectadas para garantir a segurança necessária aos investimentos. Precisamos de uma concertação política, com visão de futuro, para consolidar as ferrovias como um vetor fundamental do desenvolvimento do país”, afirmou.

O secretário ressaltou ainda a relevância dos projetos estruturantes em andamento no Maranhão e na região do Arco Norte, considerados estratégicos para ampliar a competitividade logística brasileira. Entre os empreendimentos citados estão a extensão da Ferrovia Norte-Sul (FNS), ligando Açailândia (MA) a Barcarena (PA), a renovação da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e o Porto do Itaqui.

Para Leonardo Ribeiro, o Arco Norte representa uma nova fronteira de crescimento para o setor de infraestrutura nacional.

“Considero o Arco Norte o pré-sal do setor portuário e ferroviário brasileiro. Os números mostram isso. Precisamos estar unidos, articulando com lideranças políticas e com o setor privado políticas públicas voltadas ao desenvolvimento logístico do país. Esse tema precisa ser tratado como uma política de Estado”, destacou.

Debate sobre infraestrutura

O Maranhão Day reuniu autoridades governamentais, parlamentares, representantes do setor produtivo e especialistas para debater o papel estratégico do Maranhão no desenvolvimento logístico e econômico do Brasil.

O encontro, promovido pelo Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) em parceria com a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, também abordou temas relacionados à infraestrutura portuária, sustentabilidade e integração logística, reforçando o potencial do estado como um dos principais corredores de exportação do país.

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

Data: 29/05/2026

PRIMEIRO LEILÃO RODOVIÁRIO NO NORDESTE TEM MAIOR DESCONTO NA TARIFA POR QUILOMETRO

Consórcio 116 Sertões vence certame da BR-116/324/BA/PE com aporte de R\$ 8,53 bilhões em infraestrutura



Primeiro leilão rodoviário no Nordeste durante a atual gestão garante tarifa de sete centavos por quilômetro. - Foto: Luiz Siqueira/MT

A Rota dos Sertões, que contempla a BR-116/324/BA/PE, entrou nesta quinta-feira (28) em uma nova fase para a infraestrutura e a logística do Nordeste brasileiro. Em leilão realizado na B3, em São Paulo, a concessionária 116 Sertões arrematou o trecho com desconto de 19,60% sobre a tarifa básica de pedágio.

Primeiro leilão rodoviário no Nordeste durante a atual gestão do Ministério dos Transportes, o projeto terá a menor tarifa quilométrica entre as concessões federais já realizadas: sete centavos por quilômetro rodado. O contrato prevê R\$ 8,53 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de concessão.

“É uma iniciativa estruturante para o Nordeste, porque estamos falando de um corredor logístico voltado principalmente ao transporte de cargas. Conseguimos chegar à menor tarifa do nosso ciclo de leilões, de apenas R\$ 0,07 por quilômetro, um valor bastante competitivo. Esse projeto abre caminho para novos investimentos e futuras licitações na região”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.



“Conseguimos estruturar projetos nas cinco regiões do país e agora realizamos o primeiro leilão rodoviário no Nordeste durante a atual gestão. Estamos mostrando que é possível viabilizar mais de R\$ 8 bilhões em investimentos com uma tarifa adequada à realidade econômica da região, estimulando o desenvolvimento”, pontuou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

Além das obras de ampliação, a nova concessionária deverá instalar sistemas inteligentes de monitoramento, atendimento médico, guinchos, câmeras de controle operacional e serviços de apoio

ao usuário.

Concessionária

O Consórcio 116 Sertões reúne empresas com atuação nos setores de infraestrutura e investimentos, entre elas a NEO Invest, a portuguesa Mota-Engil e o fundo Infra I, ligado à Galápagos Capital. A composição do grupo também marca o retorno da Novonor aos leilões rodoviários. Com experiência internacional no segmento de construção pesada, a Mota-Engil participa atualmente da obra do túnel Santos-Guarujá (SP) e tem como acionista a chinesa China Communications Construction Company (CCCC), uma das maiores companhias globais de infraestrutura e logística.

“Temos consciência da nossa responsabilidade e do nosso compromisso com a sociedade e com o poder concedente. Vamos ser exemplo de gestão operacional, garantindo mais segurança aos usuários e impulsionando a logística que o Nordeste exige e merece”, declarou o porta-voz da concessionária, André Rabello.

Hub do Nordeste

A Rota dos Sertões conecta polos industriais, centros de distribuição e áreas agrícolas da Bahia e de Pernambuco, consolidando-se como um dos principais corredores logísticos do Nordeste brasileiro. O trecho concedido liga Feira de Santana (BA) a Salgueiro (PE), eixo estratégico para o escoamento da produção regional e o transporte de cargas no interior nordestino.



Porta de entrada da concessão, Feira de Santana (BA) abriga o maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste e concentra um dos maiores polos industriais da Bahia. A expectativa é que as intervenções previstas na BR-116/324/BA/PE fortaleçam a competitividade logística da região, reduzam custos operacionais e melhorem as condições de circulação para a população.

Nova etapa

O leilão desta quinta-feira marca uma nova fase para as rodovias federais da Bahia após o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) reassumir, em maio de 2025, a gestão da BR-116/324/BA/PE, por meio de acordo firmado para encerramento consensual da antiga concessão.

Desde então, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estruturaram um novo modelo contratual voltado à ampliação da capacidade do trecho, modernização da operação e melhoria dos serviços prestados aos usuários.

“Tivemos hoje um leilão exitoso, com concorrência, participação de novos entrantes e projetos estruturados para gerar os investimentos esperados pela sociedade. Estamos atraindo investidores para impulsionar o desenvolvimento do país e garantir a execução dos contratos ao longo dos 30 anos de concessão”, destacou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Guilherme Sampaio.

O projeto também incorporou soluções regulatórias e operacionais, como descontos tarifários para usuários frequentes, tarifas diferenciadas conforme a capacidade da via e mecanismos para dar mais estabilidade ao contrato e garantir a execução das obras previstas.

Recorde de leilões

Com a realização deste certame, o Ministério dos Transportes consolida o segundo leilão de 2026 e a marca de 24 leilões rodoviários realizados desde 2023, ampliando a capacidade logística do país.

Os 24 projetos contratados totalizam 11.815 quilômetros de estradas e garantem mais de R\$ 268,79 bilhões em investimentos privados para a infraestrutura nacional.

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

Data: 29/05/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A INÉRCIA QUE CUSTA CARO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As contundentes falas de lideranças empresariais e autoridades durante o primeiro dia do fórum Santos Export, nessa quinta-feira, dia 28, em Guarujá (SP), expõe uma realidade incômoda à qual as autoridades paulistas insistem em não dar a devida atenção: o colapso iminente dos acessos ao Porto de Santos. É um contrassenso histórico que, 24 anos após a inauguração da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, o maior complexo portuário da América Latina ainda dependa de debates arrastados para tirar do papel a sua terceira pista. Diante das incertezas e do estrangulamento logístico que sufoca a região do Porto e os municípios da Baixada Santista, a lentidão do Governo do Estado de São Paulo em liberar e acelerar esse projeto não é apenas uma falha de planejamento, é um ataque direto à competitividade da economia nacional.

O diagnóstico de que a nova pista só deverá ser entregue entre 2031 e 2032 soa como um desrespeito ao setor produtivo. O tempo da burocracia estatal não acompanha a velocidade do comércio global. Enquanto o Palácio dos Bandeirantes aguarda, os operadores portuários enfrentam custos logísticos inflacionados e o Porto de Santos passa a assistir a um fenômeno mercadológico implacável: a fuga de cargas. Como bem definiu Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export,

responsável pelo fórum, ao apontar que a carga não aceita desaforo, o complexo portuário já não corre o risco de perder espaço — ele vem sangrando rotas e contratos há anos para terminais concorrentes que entenderam que eficiência se faz com infraestrutura ágil.

Essa perda de terreno é o resultado direto de se tratar o principal corredor de exportação do País com soluções provisórias. O modal rodoviário, que suporta o maior volume do fluxo de transporte em direção ao cais santista, opera no limite de sua capacidade. Embora o fortalecimento das ferrovias e o aprofundamento do canal de navegação sejam complementos urgentes e necessários, eles não substituem a necessidade física de uma nova pista para absorver o tráfego pesado que cruza a Serra do Mar. A infraestrutura terrestre precisa de um choque de celeridade que encurte esse horizonte de quase uma década para a conclusão das obras.

O Porto de Santos é o motor do comércio exterior brasileiro e não pode continuar refém da ausência do Estado em debates decisivos e de cronogramas complacentes. O governo paulista precisa apresentar imediatamente um cronograma de execução agressivo, destravando as amarras regulatórias e ambientais para antecipar a entrega da terceira pista da Imigrantes. Continuar assistindo passivamente ao desvio de cargas para outros estados por falta de conexões terrestres eficientes é abrir mão do protagonismo econômico. O futuro do maior porto do País exige pressa, atitude e obras na pista, antes que o prejuízo se torne irreversível.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

PLANEJAMENTO - OPINIÃO - TECON SANTOS 10: A ORIENTAÇÃO DE POLÍTICA PÚBLICA QUE AINDA FALTAVA



LUÍS CLÁUDIO SANTANA MONTENEGRO

Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (Findes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia

opinioao@portalbenews.com.br

O lançamento do edital do Tecon Santos 10 se aproxima em um cenário institucionalmente mais maduro do que o que prevaleceu nos últimos anos da discussão. A nota técnica encaminhada pela Casa Civil ao Ministério de Portos e Aeroportos, na última semana, deu ao processo a orientação concreta de política pública que faltava em todo esse processo. Esse movimento abre uma oportunidade concreta de fazer do certame uma referência regulatória, reduzindo enormemente os riscos de judicialização.

É importante registrar, de forma enfática, que o modelo de leilão em duas fases já decidido pela Antaq foi integralmente preservado na orientação emanada pela Casa Civil. Não há alteração estrutural nenhuma do certame, e também não há razão para reabertura de etapas vencidas ou novas rodadas de consulta, o que representaria retrocesso processual incompatível com a urgência do projeto.

O esclarecimento da Casa Civil opera em duas frentes. A primeira desfaz uma leitura que havia sido sugerida por alguns ao longo dos debates: a de que a decisão do Poder Concedente de não adensar a área do novo terminal a um arrendamento já existente seria indicativa de política pública orientada à entrada de um novo operador. A nota técnica caracteriza esse entendimento como problema de comunicação e o corrige com clareza.

A opção por licitar, em vez de adensar, decorre exclusivamente da escolha jurídica de contratação por licitação, e não traduz qualquer preferência ou preterição em favor de determinado tipo de operador. Não há, portanto, viés pró-novo entrante embutido na decisão de licitar, e isso ficou extremamente claro.

A segunda frente é o refinamento das definições até então muito genéricas dos critérios e marcos que caracterizam de forma inequívoca os incumbentes. A consequência prática dessa redefinição é significativa.



Grandes operadores e investidores globais, com escala, capacidade técnica e musculatura financeira compatíveis com a magnitude do Tecon Santos 10, estavam à margem do certame, ou em uma área cinzenta de enquadramento como incumbentes por efeito reflexo, simplesmente porque os critérios de classificação eram amplos demais para distinguir posições estruturalmente diferentes.

Em parte relevante dos casos, a exclusão decorria de excessivo rigor temporal, de participações cruzadas indiretas, de indefinições quanto a vinculações societárias menores, ou da própria ausência de definição quantitativa do que constitui presença relevante no porto. Não havia, em relação à maioria desses agentes, qualquer tipo de risco concorrencial. Havia apenas o efeito colateral de definições muito amplas e genéricas aplicadas sem o necessário refinamento. A direção apontada pela Casa Civil corrige essa distorção pela via adequada, que é a do refinamento das regras de definição, fundamentadas na clareza das políticas públicas, sem alteração estrutural alguma do modelo do certame.

Com a direção macro posta e o modelo procedimental estabilizado, o que resta agora é o trabalho técnico de preencher o edital com as regras de definição operacional essenciais. A primeira é o limiar de participação acionária para configurar grupo econômico. Qual percentual, inclusive em empresas de capital aberto eventualmente detidas via fundo de investimento, qualifica o investidor como incumbente?

Sem um piso objetivo, abre-se espaço para inclusões e exclusões que não guardam relação com o poder efetivo de influência sobre o operador local. Um caso ilustrativo é o da China Merchants, que opera com alto desempenho o TCP em Paranaguá, mas que, por manter participações cruzadas indiretas com a Terminal Link, do grupo CMA CGM, poderia ser tratada como incumbente em Santos por efeito reflexo. Há ainda situações análogas envolvendo fundos de investimento e parceiros financeiros com participações minoritárias em empresas com posição no porto.

A segunda é o que conta como operação relevante. Qualquer movimentação no porto, ainda que residual ou em segmento distinto do mercado de contêineres, basta para qualificar o agente como incumbente, ou é necessário um volume mínimo que ateste presença estrutural?

Um exemplo é o Grupo J&F, controlador da JBS, que mantém presença operacional em arrendamentos no Porto de Santos por meio da Eldorado Brasil Celulose Logística, voltada a carga geral. Sem uma definição quantitativa e qualitativa de operação relevante no mercado de contêineres, esse tipo de presença, por si só, deslocaria o grupo do certame, em razão de atividade que pouco se relaciona com o objeto do leilão.

A terceira é o marco temporal. A partir de que momento o operador é considerado presente em Santos para os fins do edital? Adota-se a data da decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a data de publicação do edital, ou uma janela retroativa? Trata-se de típica discussão que encontra paralelo evidente em controvérsias já consolidadas em outras matérias que dependem de marco temporal no direito brasileiro.

A questão é concreta: a CMA CGM, por exemplo, adquiriu o controle da Santos Brasil já no curso da própria discussão do certame, acelerando investimentos que vinham sendo adiados pelo controlador anterior. Outros movimentos dessa natureza podem ocorrer até a realização do leilão. Em uma nova aquisição, o comprador seria excluído por ter passado à condição de presente no porto, ou seria preservado como entrante por não deter participação em Santos no momento de referência adotado pelo edital? A definição do recorte cronológico no edital é o que esclarece, sem ambiguidade, como casos dessa natureza serão tratados.

Definir esses três pontos no próprio edital é, mais do que uma necessidade técnica, uma oportunidade. Especificações objetivas reduzem o espaço de judicialização, dão previsibilidade aos potenciais participantes e ancoram a decisão da Administração em parâmetros mensuráveis. O edital pode entregar, com isso, um padrão que tende a se tornar referência para os próximos arrendamentos do setor.

O Tecon Santos 10 é um projeto essencial para dar fôlego à capacidade operacional do Porto de Santos para a movimentação de contêineres, ação muito mais do que necessária, mas urgentíssima. Com baliza de política pública estabelecida, modelo procedimental preservado, regras de definição operacional bem postas no edital, o certame tem condições de ser não apenas a maior licitação portuária da história brasileira, mas também uma das mais bem desenhadas.



Luis Claudio Santana Montenegro é ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo, professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - AEROPORTO DE GUARUJÁ E TECON SANTOS 10 ESTÃO ENTRE PRIORIDADES FEDERAIS

Tomé Franca participou do Santos Export e afirmou que projetos da Baixada Santista têm papel central para a infraestrutura nacional

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



Ao falar sobre o túnel Santos-Guarujá, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, reforçou o diálogo entre o Governo Federal e o Governo de São Paulo para viabilizar a obra

O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destacou os projetos de infraestrutura da região do litoral de São Paulo capitaneados pela pasta, entre eles o Aeroporto do Guarujá, o túnel Santos-Guarujá e o tão esperado leilão do Tecon Santos 10, futuro terminal projetado para o Porto de Santos (SP). Franca participou da Sessão Solene do Santos Export, nesta quinta-feira (28), realizada no Casa Grande Hotel, em Guarujá.

Cidade anfitriã do fórum em 2026, Guarujá teve a situação do aeroporto atualizada pelo ministro. O terminal será instalado anexo à Base Aérea de Santos. Franca destacou o trabalho da prefeitura para obter autorização para operações de pousos e decolagens e ressaltou o papel do ministério na busca por voos regulares.

“O aeroporto é um investimento de quando ainda estávamos na Secretaria Nacional de Aviação Civil. Agora a prefeitura está aguardando aproximadamente seis meses para ter os estudos sobre pousos e decolagens e aí apresentar o projeto para a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) homologar a pista. O terminal de passageiros está próximo de ser concluído. E agora estamos em um trabalho conjunto para buscar demanda e ampliar os voos regulares. Ele não serve somente para voos regulares, mas também para atração de capital, para que executivos possam pousar aqui com mais facilidade e investidores do porto estejam mais próximos. O aeroporto tem importância estratégica para além da aviação comercial e, por isso, é cada vez mais importante que façamos investimentos nessa infraestrutura”, destacou.

Ao mencionar o Tecon Santos 10, Franca voltou a defender a publicação do edital do projeto e a realização da licitação ainda neste ano. Os investimentos obrigatórios do futuro empreendimento superam R\$ 6 bilhões.

“Não dá mais para esperar, o diálogo chegou à sua maturidade. Todas as posições foram colocadas à mesa e, agora, é necessário buscar fortemente a publicação desse edital. O porto não pode esperar, a infraestrutura não pode esperar mais. Muitos perguntam qual modelo eu prefiro, e eu respondo que desejo o modelo que possa viabilizar o leilão do Tecon Santos 10 em 2026. É um tema que se arrasta

há 12 anos. Tenho esperança e convicção de que vamos conseguir lançar esse edital nos próximos meses.”

Túnel

Ao falar sobre o túnel Santos-Guarujá, o ministro reforçou o diálogo entre o Governo Federal e o Governo de São Paulo para viabilizar a obra. “É um projeto que converge infraestrutura urbana com infraestrutura portuária. Vai facilitar a conexão entre as duas cidades, além de melhorar a questão operacional do porto”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

PROGRAMAÇÃO SANTOS EXPORT 2026

sujeito a modificações

29 MAIO | HOJE

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: 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)

10h15 Intervalo

10h30 Painel: Estudo Santos 10+ e a ampliação da capacidade de

acesso ao complexo santista

Moderação: Ricardo Mollitzas, Diretor-Executivo do SOPESP

Apresentações: Caio Eduardo Zanin, Sócio da Paratech Analytics; Casemiro Tércio Carvalho, Sócio da 4Infra; Luciano Peron, Diretor de Planejamento de Transportes da TYLin

11h30 Painel: Demandas do setor produtivo e as ações para a aprimorar as operações de carga no estado de São Paulo
Integração multimodal e os gargalos de acesso ao Porto de Santos
Crescimento da produção nacional e as expectativas de capacidade de armazenagem e velocidade de giro nos terminais
Inovação, digitalização, governança e coordenação entre poder público e iniciativa privada

Moderação: Regis Prunzel, Presidente do Sopesp

Debatedores: 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 Marangon, Diretor Superintendente e RI da Ecovias Imigrantes; Ronald Moraes, Coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos

12h20 Solenidade de encerramento com a presença confirmada do exmo. sr. Tomé Franca, Ministro de Portos e Aeroportos

13h00 Almoço | Oferecimento: Multilog – 30 Anos

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - “JÁ EXISTE MATURIDADE QUE PERMITE TER O LEILÃO NESTE ANO”

Confira a entrevista com Tomé Franca, ministro de Portos e Aeroportos, sobre o Tecon Santos 10, realizada durante o Santos Export

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@redebnews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos oficializou a nomeação de Tomé Monteiro da Franca



O ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, acredita que o edital do leilão do Tecon Santos 10 – o megaterminal de contêineres e carga geral a ser implantado no Porto de Santos (SP) – deve ser publicado nos próximos três meses, até agosto, de modo que o leilão para a concessão do empreendimento ocorra ainda neste ano. O terminal, que demandará investimentos de R\$ 6,4 bilhões e ampliará em cerca de 50% a capacidade do cais santista para operar contêineres, teve seu processo analisado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no ano passado,

quando foi definido que armadores e empresas que já atuam no segmento de contêineres só



participaram da disputa pela concessão se não tivessem interessados, Na semana passada, uma nota técnica do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil orientou pela eliminação dessa restrição, o que levou o caso novamente para a avaliação da Antaq, com a possibilidade de ser revisto uma segunda vez pela Corte de Contas. Apesar dessa tramitação, Franca acredita que haja “um nível de maturidade” para se manter o leilão em 2026. O ministro explica os motivos dessa expectativa nessa entrevista exclusiva ao BE News. Leia a seguir.

Ministro, na última semana, o senhor afirmou que, para o leilão da concessão do Tecon Santos 10 ocorrer este ano, seu edital tem de ser publicado entre julho e agosto. Ou seja, temos de dois a três meses para que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, eventualmente, o Tribunal de Contas da União (TCU) reanalise e libere esse processo. O prazo é factível? A diretoria da Antaq já sinaliza que dará uma resposta a tempo?

O prazo é factível, sim. Esse é o nosso desejo. O nosso esforço é para que a gente possa, de fato, colocar este edital na rua ainda este ano, para que nós possamos realizar esse leilão em 2026. A implantação do Tecon Santos 10 é fundamental para o Porto de Santos, para a infraestrutura da Baixada Santista, para a infraestrutura do Brasil. E, portanto, a gente entende que já existe um nível de maturidade que permite que se possa estabelecer esse cronograma, que se possa ter o leilão do Tecon Santos 10 neste ano. É claro que a gente precisa respeitar os tempos dos órgãos que estão analisando o projeto. Neste momento, o projeto está com a Antaq. E se for necessária uma revisão pelo Tribunal de Contas da União, a gente também vai precisar respeitar esse tempo. Mas o nosso desejo e o nosso esforço são para que a gente possa avançar com o edital e ter o leilão ainda em 2026.

A Antaq já sinalizou que deve se pronunciar nesse prazo?

Não, ainda não sinalizou. Nós conversamos com o diretor-geral (da Antaq) Fred (Frederico Dias), no sentido de que a gente possa priorizar a análise do documento encaminhado pela Casa Civil, da nota técnica do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos).

O senhor considera necessária essa nova análise do edital pelo TCU? O que teria de ocorrer para que o Tribunal tenha de rever esse texto?

Depende se haverá ou não uma reformulação da modelagem do leilão.

Os critérios defendidos na nota técnica da Casa Civil – com a liberação de participação de armadores e empresas que já atuam no setor de contêineres do Porto de Santos, no leilão do terminal, e a necessidade de desinvestimento apenas para que a empresa, se já for uma concessionária, venha a assinar o contrato de exploração o Santos 10 – aumenta o risco de questionamentos na Justiça, a denominada judicialização, do resultado do leilão?

Pela importância do Porto de Santos, pela importância dos empreendimentos que são implantados no Porto de Santos, historicamente, a gente tem observado que existe um nível de judicialização alto desses projetos. Portanto, não é o que a gente espera. Mas também não seria uma grande novidade um processo de judicialização, independente de qual posicionamento for tomado por esse conjunto de órgãos, o Ministério de Portos e Aeroportos, a Antaq, o Tribunal de Contas da União. O nosso desejo, naturalmente, é que a gente possa buscar uma solução que minimize esse risco. Porém, pelo histórico dos processos que foram implantados no Porto, a gente sabe que há possibilidade. E é legítimo que haja algum questionamento do ponto de vista jurídico e, se houver, esse questionamento, caberá aos tribunais, à Justiça, encaminhar da melhor forma possível.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - ÁVILA ADMITE POSSIBILIDADE DO PROJETO DO TECON SANTOS 10 VOLTAR AO TCU

Alex Ávila classificou o tema como sensível, mas afirmou durante o Santos Export que o Governo Federal mantém expectativa de realizar o leilão em 2026

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



Apesar das incertezas, Ávila evitou fixar datas, ressaltando o respeito aos cronogramas institucionais, mas reforçou a importância do ativo para o setor portuário nacional

O secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, admitiu a possibilidade de o projeto do Tecon Santos 10 retornar ao Tribunal de Contas da União (TCU), classificando o tema como “sensível” e com potencial de impactar a celeridade do processo. Ainda assim, ele demonstrou confiança no cumprimento dos prazos e na realização do leilão ainda em 2026. A declaração foi feita nesta quinta-feira (28), durante o Santos Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export, em Guarujá (SP).

A volta do processo do megaterminal ao TCU pode acontecer porque o órgão estabeleceu em acordo recente que todos os processos de concessão que tiveram alterações relevantes em suas modelagens — especialmente aquelas que afetam o financeiro dos contratos — devem passar por nova análise.

“O que recebemos de sugestões e orientações, por parte da Casa Civil, encaminhamos à Antaq para deliberação. A possibilidade de submeter novamente o projeto ao TCU é um tema delicado e bastante sensível. Há uma recomendação clara de que, caso não seja acolhida, o processo deve retornar ao Tribunal. É um ponto que exige cautela para não comprometer o avanço do projeto, que é justamente o que queremos evitar”, afirmou.

Apesar das incertezas, Ávila evitou fixar datas, ressaltando o respeito aos cronogramas institucionais, mas reforçou a importância estratégica do ativo para o setor portuário nacional. “Há um consenso: queremos realizar o leilão. Para isso, esperamos que as decisões sejam tomadas nos tempos adequados, permitindo a publicação do edital e a realização do certame na B3 (Bolsa de Valores em SP), que é o grande objetivo do Porto de Santos”, destacou.

Localizado no cais do Saboó, na margem direita do complexo portuário, o Tecon Santos 10 prevê investimentos de R\$ 6,4 bilhões. O projeto deve se tornar o maior arrendamento portuário da história do país em valores, com quatro berços de atracação e área superior a 621 mil metros quadrados. A expectativa é de que o terminal amplie em até 50% a capacidade de movimentação de contêineres do maior porto do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - TECON SANTOS 10 DIFICILMENTE IRÁ A LEILÃO NESTE ANO, DIZ CEO DA SANTOS BRASIL

Antônio Carlos Sepúlveda afirma que debate sobre modelagem do terminal ainda enfrenta impasses e alerta para risco de gargalos no Porto de Santos até a próxima década

Por Cássio Lyra redacao.jornal@redenenews.com.br



A indefinição em torno do Tecon Santos 10 foi debatida durante o painel “O futuro do maior complexo portuário da América Latina | Tecon 10 e expansão das operações portuárias”

O leilão do Tecon Santos 10, futuro megaterminal de contêineres do Porto de Santos, dificilmente será realizado ainda neste ano, na avaliação do CEO da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda. O executivo também

alertou para o risco de gargalos operacionais no porto até a entrada em funcionamento do novo terminal, prevista apenas para o início da próxima década.

A declaração foi feita durante painel técnico do Santos Export, realizado nesta quinta-feira (28), no Guarujá, pelo Grupo Brasil Export. Segundo Sepúlveda, o cenário atual, somado ao calendário eleitoral, reduz as chances de avanço no certame em 2026. “Do jeito que a discussão está colocada, acho muito difícil que se conclua esse ano o leilão” se conclua este ano”.

O projeto do Tecon Santos 10 ainda enfrenta debates sobre sua modelagem, incluindo o grau de abertura ao mercado e possíveis restrições à participação de empresas. Para o executivo, a discussão tem sido marcada por interesses divergentes. “Há uma guerra de narrativas. É preciso que prevaleça o interesse do ecossistema portuário e da carga”.

Sepúlveda destacou que, mesmo após o leilão, o cronograma de implantação será longo. A previsão é de cerca de dois anos para assinatura de contrato e licenciamento, com início das operações apenas entre 2031 e 2032. Diante disso, ele defendeu a adoção de soluções intermediárias para ampliar a capacidade do porto. “Precisaremos de alternativas antes disso, ou as cargas podem migrar para outros portos”, alertou.

O painel também contou com a participação do diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; do CEO da DP World no Brasil, Fabio Siccherino; e do superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários da Infra S.A., Fernando Corrêa dos Santos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT COBRA GOVERNO DE SP POR MELHORIAS EM ACESSOS AO PORTO

Executivo critica demora em obras como a 3ª pista da Imigrantes e alerta para perda de cargas diante de gargalos no maior porto do país

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



De acordo com Julião, os problemas estruturais já impactam diretamente a competitividade do Porto de Santos, provocando o desvio de cargas para outros

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, cobrou o Governo de São Paulo sobre a falta de representantes em discussões importantes sobre os acessos ao Porto de Santos (SP) e melhorias da infraestrutura logística. A fala ocorreu durante a Sessão Solene do Fórum Santos Export, realizada nesta quinta-feira (28), no Casa Grande Hotel, no Guarujá.

Ele também destacou a necessidade urgente de avanços nos modais terrestre, ferroviário e aquaviário para garantir a competitividade do maior porto do país.

Julião direcionou críticas ao Governo de São Paulo quando abordou a demora na definição sobre o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Ao lembrar a história do evento, ele ressaltou que a primeira edição do Santos Export ocorreu logo após a inauguração da segunda pista da rodovia, em 2002.

“Passadas 24 edições, seguimos discutindo há mais de duas décadas a questão dos acessos, enquanto aguardamos a terceira pista. É uma região que sofre com incertezas, acidentes e prejuízos ao crescimento do porto”, afirmou. Apesar das críticas, Julião reconheceu sua admiração pelo governador Tarcísio de Freitas, mas cobrou uma posição concreta após mais de três anos de gestão.

O executivo também alertou que, mesmo com projeções otimistas, a terceira pista da Imigrantes só deve ser concluída entre 2032 e 2033. Diante desse cenário, ele defendeu o fortalecimento das ferrovias como alternativa logística e chamou atenção para gargalos no acesso aquaviário, mencionando a evolução aquém do esperado no aprofundamento do canal de navegação.

Segundo Julião, os problemas estruturais já impactam diretamente a competitividade do Porto de Santos, provocando o desvio de cargas para outros portos do país. Ele destacou ainda os desafios enfrentados pelos operadores portuários, especialmente em relação aos custos logísticos.

“Assim como dinheiro não aceita desaforo, a carga também não. Ela busca portos mais eficientes. O Porto de Santos não corre o risco de perder cargas — ele já vem perdendo há anos”, afirmou.

Ao encerrar sua participação, Julião reforçou a relevância do porto para a economia nacional e confirmou que a edição de 2027 do Santos Export será novamente realizada no Guarujá.

Fonte: BE NEWS – BRÁSIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - CONSELHO SANTOS EXPORT EMPOSSA NOVOS INTEGRANTES E ANUNCIA AGENDA ESG

Fórum realizado em Guarujá marcou a posse de novos conselheiros e a chegada de Béatrice Dupuy à presidência do Conselho ESG do Grupo Brasil Export

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



Entre os 14 empossados está Béatrice Dupuy, gerente executiva de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil, nova presidente do Conselho ESG

Novos integrantes do Conselho Santos Export tomaram posse na manhã desta quinta-feira (28), durante o Fórum Santos Export, que acontece em Guarujá até amanhã (29).

Entre os empossados está Béatrice Dupuy, gerente executiva de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil, que se tornou presidente do Conselho ESG do Grupo Brasil Export.

Em sua fala, ela agradeceu o convite e disse que assume o posto com responsabilidade e propósito. “Acredito numa liderança que escuta, conecta e constrói de forma colaborativa. Por isso, já temos uma primeira iniciativa em andamento, que é uma pesquisa que está sendo feita com todos os conselheiros do grupo”.

Segundo ela, a pesquisa visa conhecer a trajetória dos conselheiros, a atuação das empresas e os temas de interesse, e pode ser respondida até a próxima segunda-feira (1º), via e-mail. “Esse levantamento será muito importante para a construção da agenda ESG do conselho. A ideia é ampliar a participação dos representantes em eventos, debates, iniciativas do Brasil Export e do Conselho ESG. É uma grande oportunidade de avançarmos juntos em temas essenciais ao setor, como descarbonização, inovação, governança e impacto social”, concluiu Béatrice.

Os novos conselheiros são: Béatrice Dupuy; Bruna Esteves Sá; Brunno Brandi; Cristina Wadner; Fabio Francisco; Fabíola Dourado Fulgencio; Fernanda Machado; Gislaine Heredia; José Luiz Camargo Barbosa; Luciana Fuschini; Marcelli Melo; Márcia Rutigliano; Pedro Diniz; e Polliana Iamonti.

O presidente do Conselho Santos Export, Ricardo Molitzas, em suas palavras de boas-vindas, destacou a importância dos fóruns realizados pelo Grupo Brasil Export. “Hoje chegamos à histórica 24ª edição do Santos Export, um fórum consolidado como um dos espaços mais importantes para discutir infraestrutura. O Brasil Export conseguiu construir um ambiente permanente de diálogo sério, plural, unindo todos os setores”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - DEBATE SOBRE MARCO PORTUÁRIO EXPÕE DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS

Parlamentares afirmam que expansão da capacidade depende de mudanças regulatórias e de melhorias nos acessos rodoviários e ferroviários

Por **JÚNIOR BATISTA** redacao.jornal@redebenews.com.br



▲
Daniela Reinehr: projeto busca alinhar o Brasil às exigências do mercado internacional



▲
Carlos Zarattini avaliou que o texto ainda precisa avançar em pontos sensíveis



▲
Rosana Valle: expansão portuária precisa vir acompanhada de investimentos na infraestrutura regional



▲
Eduardo Pazuello: tendência é de aprovação do PL na comissão, apesar de possíveis ajustes

O primeiro dia do Santos Export reuniu, nesta quinta-feira (28), em Guarujá, parlamentares ligados à área de infraestrutura que convergiram em um diagnóstico comum: o Porto de Santos precisa ampliar sua capacidade, mas enfrenta entraves logísticos e desafios regulatórios.

Durante um dos painéis do fórum, deputados que integram a comissão especial do Projeto de Lei 733/2025 defenderam a modernização do marco legal portuário, mas ressaltaram a necessidade de avançar com diálogo entre trabalhadores, operadores e poder público.

A deputada federal Daniela Reinehr, primeira vice-presidente da comissão, afirmou que o projeto busca alinhar o Brasil às exigências do mercado internacional. Segundo ela, a proposta foi construída com base em visitas técnicas e debates com o setor, visando garantir segurança jurídica, eficiência regulatória e equilíbrio social.

Já o deputado federal Carlos Zarattini avaliou que, embora a atualização da legislação seja necessária, o texto ainda precisa avançar em pontos sensíveis, como representação sindical e prazo das concessões. Ele também destacou que os principais gargalos do Porto de Santos estão fora do cais.

A deputada Rosana Valle reforçou que a expansão portuária precisa vir acompanhada de investimentos na infraestrutura regional. Segundo ela, o entorno do porto já apresenta áreas saturadas, o que compromete a fluidez logística. Ela citou como prioridades a ampliação dos acessos, melhorias na Rodovia dos Imigrantes e a integração com projetos como o aeroporto de Guarujá, além de iniciativas nas áreas de habitação e mobilidade urbana.

Para o deputado Eduardo Pazuello, a tendência é de aprovação do PL na comissão, apesar de possíveis ajustes, especialmente em relação à jornada de trabalho. Entre os desafios operacionais, Pazuello destacou o aprofundamento do canal de navegação como prioridade.

O relatório final do projeto deve ser apresentado no próximo dia 15 de junho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - BAIXADA SANTISTA PROJETA R\$ 23 BI EM INVESTIMENTOS NOS PRÓXIMOS ANOS

Secretário de Governo de Santos e prefeito de Guarujá defenderam integração regional para viabilizar expansão portuária e projetos de infraestrutura

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



Fábio Ferraz ressaltou que o terminal Tecon Santos 10 é essencial para o futuro do Porto de Santos, mas depende da superação de gargalos, principalmente relacionados aos acesso

O secretário de Governo de Santos, Fábio Ferraz, afirmou nesta quinta-feira (28), no Fórum Santos Export, que a região vive um momento estratégico, com uma carteira de investimentos estimada em R\$ 23 bilhões para os próximos cinco anos. Segundo ele, grande parte desses recursos está ligada ao setor portuário, além de

obras privadas e projetos estruturantes, como o túnel Santos-Guarujá.

Ferraz também elogiou a atuação do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, destacando seu perfil “participativo” e a importância do diálogo constante com os municípios. Para o secretário, esse alinhamento institucional é fundamental para viabilizar os projetos e garantir avanços coordenados na região.

Apesar do volume expressivo de investimentos, Ferraz ponderou que os resultados só serão plenamente alcançados com integração entre os governos municipal, estadual e federal e com foco na qualidade de vida da população. “Esses investimentos só terão plenitude quando estiverem associados à satisfação das pessoas”. Ele também ressaltou que o terminal Tecon Santos 10 é essencial para o futuro do porto, mas depende da superação de gargalos, principalmente relacionados aos acessos logísticos.

Já o prefeito de Guarujá, Farid Madi, destacou o protagonismo do município no novo ciclo de expansão portuária. “Somos uma cidade portuária e Guarujá é a bola da vez para receber essa expansão”, afirmou. Ele destacou que a cidade conta com cerca de 4 milhões de metros quadrados de retroárea e possui estudos avançados para viabilizar novos projetos no curto prazo.

O prefeito também mencionou o avanço do projeto do aeroporto civil metropolitano, com etapas de segurança já em avaliação e previsão de conclusão do terminal nos próximos meses, seguida do processo de concessão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - ESPECIALISTAS COBRAM INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS E MENOS DEPENDÊNCIA DAS RODOVIAS

Painel no Santos Export reuniu representantes da CNT, MSC, Suzano e ABTRA para discutir gargalos logísticos e infraestrutura portuária

Por JÚNIOR BATISTA redacao.jornal@redebeneews.com.br



A melhoria da eficiência logística foi debatida pelas executivas durante o painel “Porto de Santos protagonista no desenvolvimento de negócios para o Brasil avançar” do fórum

A melhoria da eficiência logística no Brasil passa por uma mudança estrutural na matriz de transportes, com redução da dependência do modal rodoviário e maior uso de ferrovias e cabotagem. A avaliação é da gerente-executiva da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Danielle Bernardes, durante o painel “Porto de Santos protagonista no desenvolvimento de negócios para o Brasil avançar” no Santos Export, nesta quinta-feira (28), em Guarujá.

desenvolvimento de negócios para o Brasil avançar” no Santos Export, nesta quinta-feira (28), em Guarujá.

Segundo a executiva, o transporte rodoviário deve ser priorizado em trajetos mais curtos, especialmente na chamada “última milha”. “O modal rodoviário é fundamental até cerca de 400 quilômetros. A partir disso, o ideal é migrar para o transporte ferroviário ou a cabotagem”, afirmou.

Danielle destacou ainda que o Brasil carece de políticas públicas mais eficazes voltadas à integração dos diferentes modais. Para ela, embora haja avanços, as ações ainda não são suficientes para atender às demandas do setor.

O debate contou ainda com a participação da gerente de Relações Governamentais da MSC no Brasil, Fernanda Pires; da superintendente institucional de Logística da Suzano Patrícia Lascosque; e da gerente de Comunicação da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Milena Castro.

Fernanda chamou atenção para os desafios relacionados à infraestrutura portuária diante das transformações na frota marítima global. Segundo ela, cerca de 32% dos navios da MSC já operam com combustíveis tradicionais e alternativos, mas ainda faltam condições adequadas nos portos brasileiros para atender esse tipo de embarcação. “Esses navios precisam de infraestrutura específica para atracar e abastecer”, afirmou.

Na mesma linha, Patrícia defendeu a necessidade de eliminar gargalos operacionais que comprometem a fluidez do transporte marítimo. “Precisamos destravar as barreiras que mantêm nossos navios parados. Navios foram feitos para navegar”.

Milena Castro destacou que, apesar dos desafios, o setor vem registrando avanços em áreas como automação, digitalização e descarbonização. No entanto, ela alertou para a necessidade de ampliar o debate para temas como transição energética e geopolítica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - SETOR DEFENDE MULTIMODALIDADE PARA REDUZIR GARGALOS NO PORTO DE SANTOS

Executivos apontam integração entre rodovias e ferrovias como principal caminho para melhorar os acessos ao complexo portuário e ampliar a eficiência logística

Por JÚNIOR BATISTA redacao.jornal@redebeneews.com.br

A multimodalidade é apontada como principal caminho para solucionar os gargalos de acesso ao Porto de Santos, segundo especialistas do setor privado que atuam no complexo portuário. A avaliação foi apresentada durante o painel “Estratégias de logística e armazenagem para a eficiência

do fluxo de cargas na Baixada Santista” do Santos Export, realizado nesta quinta-feira (28) e sexta-feira (29), em Guarujá.



A multimodalidade como alternativa aos acessos foi debatida durante o painel “Estratégias de logística e armazenagem para a eficiência do fluxo de cargas na Baixada Santista”

Para o CEO da Granel Química/Odfjell Terminals, Edson Souki, a melhoria da infraestrutura portuária passa por uma mudança estrutural na matriz de transporte, com maior participação do modal ferroviário. “A solução para a infraestrutura do Porto de Santos envolve a migração do transporte

rodoviário para o ferroviário”.

Atualmente, cerca de 58% da movimentação do porto ocorre por rodovias. O fluxo é especialmente intenso no transporte de contêineres e no acesso pelo Sistema Anchieta-Imigrantes. O Porto de Santos responde por aproximadamente 26% do comércio exterior brasileiro e por 60% das operações internacionais de São Paulo.

O CEO da Ultracargo, Fulvius Tomelin, destacou que a eficiência do porto depende da integração entre os diferentes modais e da capacidade de atracação. “Sem capacidade de atracação, nada funciona. Isso representa riqueza que deixamos de gerar”, afirmou.

Para o presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), Ricardo Buteri, os acessos ao porto seguem como principal entrave. “Se tivermos que apontar um gargalo, todos falaríamos dos acessos. Precisamos avançar na integração multimodal”.

Souki também destacou que, no segmento de graneis líquidos, não há limitações de armazenagem. Segundo ele, a capacidade atual de tancagem na região, estimada em 800 mil metros cúbicos, pode ser ampliada conforme a demanda. “O problema não é a tancagem, é o acesso. Estamos no caminho certo, mas é preciso pensar em soluções de longo prazo, projetando a infraestrutura para os próximos 50 anos”, afirmou.

Homenagem

Ao final do painel, Fulvius Tomelin, foi homenageado pelos 60 anos da empresa. “É um orgulho representar um time que faz isso acontecer todos os dias”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - CARDOZO VÊ SEGURANÇA JURÍDICA PARA AVANÇO DO TECON SANTOS 10

Ex-ministro afirmou no Santos Export que nota técnica da Casa Civil cria condições para destravar licitação do megaterminal no Porto de Santos

Por **BEATRIZ DE CASTELA** redacao.jornal@redebnews.com.br

A urgência na expansão da infraestrutura do Porto de Santos, central para o comércio exterior brasileiro, ganhou um novo fôlego com uma recente nota técnica da Casa Civil. Durante sua participação no Santos Export, o ex-ministro da Justiça e ex-advogado-geral da União José Eduardo Cardozo afirmou que a medida traz a segurança jurídica necessária para a realização da licitação do terminal Tecon Santos 10. Trata-se de um projeto essencial que, segundo ele, já deveria ter sido aberto há alguns anos para resolver o gargalo de infraestrutura.

O Porto de Santos está operando com cerca de 90% de sua capacidade instalada, índice muito acima dos 75% apontados por especialistas como limite para a manutenção da eficiência. Esse gargalo na infraestrutura gera um efeito cascata nas exportações e importações brasileiras, causando atrasos que já custam ao país cerca de US\$ 2,3 bilhões.



O ex-ministro da Justiça José Eduardo Cardozo afirmou que a nota técnica da Casa Civil traz a segurança jurídica necessária para a realização da licitação do Tecon Santos 10 complexos do país

O principal obstáculo para o avanço do terminal tem sido o debate sobre a participação de empresas que já operam no porto, os chamados “incumbentes”. De um lado, estudos apontam que a participação desses atores poderia aumentar significativamente a eficiência operacional por meio da integração produtiva. Por outro, a permissão irrestrita gerava temores de concentração de mercado e formação de monopólios, o que prejudicaria o direito à concorrência.

Restringir sumariamente a participação dessas empresas, no entanto, traria sérios riscos jurídicos e violaria o princípio da isonomia. De acordo com o jurista, a licitação é um procedimento indispensável para a democracia e deve ser guiada pelos princípios da igualdade, proibição administrativa e competitividade. Uma licitação feita com baixa segurança jurídica resultaria em uma enxurrada de liminares e judicializações, arrastando o processo indefinidamente.

A saída para o impasse, segundo Cardozo, veio por meio de uma análise da Casa Civil baseada em manifestações do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e do Tribunal de Contas da União (TCU). A proposta permite a participação dos chamados “incumbentes” na disputa, desde que os vencedores se desfaçam das operações atuais no porto antes da assinatura do novo contrato.

Na avaliação do ex-ministro, o modelo preserva a competitividade da licitação, respeita o princípio da isonomia e evita a concentração de mercado, reduzindo riscos de judicialização do processo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - PAINEL FEMININO DEBATE INCLUSÃO E DIVERSIDADE NO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Participantes do Santos Export defenderam mudanças culturais e criticaram políticas de inclusão restritas ao cumprimento de cotas nas empresas

Por **BEATRIZ DE CASTELA** redacao.jornal@redebeneews.com.br



O painel “Diversidade e inclusão no setor de infraestrutura no estado de São Paulo” reuniu lideranças femininas para debater os desafios das pautas ESG no segmento de portos

Durante a programação do Santos Export, realizado nesta quinta-feira (28), o painel “Diversidade e inclusão no setor de infraestrutura no estado de São Paulo” reuniu lideranças femininas para debater os desafios das pautas ESG em um segmento ainda marcado pela baixa participação de mulheres, especialmente nas operações portuárias. As participantes destacaram a necessidade de ampliar a diversidade de gênero, étnica, etária e de Pessoas com Deficiência (PCD), indo além do cumprimento de cotas.

Para reverter esse cenário, empresas vêm adotando metas e promovendo mudanças culturais. Béatrice Dupuy, gerente executiva de Comunicação Corporativa & Sustentabilidade da Santos Brasil, revelou que a companhia estabeleceu metas até 2030 para alcançar 20% de mulheres no quadro geral e 35% na liderança, além de já ter atingido a marca de 30% de pessoas negras em posições de chefia.

A gerente também criticou a visão superficial da inclusão, afirmando que a contratação não pode ser feita apenas para preencher números legais. “Eu não contrato PCD, eu contrato profissionais”, afirmou. A executiva reforçou que a verdadeira inclusão ocorre quando o profissional “permanece, cresce e se sente pertencente”.

Nina Barbosa, secretária da Mulher de Santos, apresentou os resultados do programa “Emprega Mulher”. Em uma iniciativa recente, 40 mulheres foram capacitadas como vistoriadoras de contêineres, o que já resultou na primeira contratação na área portuária. “Quando a gente ajuda uma mulher, a gente ajuda toda uma sociedade”, ressaltou.

No campo das neurodivergências, Fabíola Souza Julião, fundadora do Instituto Autismo Brasil, e a advogada Flávia Sammarco debateram a necessidade do “emprego apoiado”. A fundadora do instituto alertou para o perigo do capacitismo e destacou que o objetivo final da entidade é que as cotas fiquem no passado, transformando a inclusão em uma possibilidade real de crescimento produtivo para as empresas, e não apenas uma dor a ser resolvida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - JUDICIALIZAÇÃO É REFLEXO DA INSEGURANÇA REGULATÓRIA, DIZEM ESPECIALISTAS

Debate no InfraJur apontou ausência de regras estáveis e mudanças frequentes de entendimento como fatores que comprometem investimentos em infraestrutura

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br



Especialistas participaram do painel do InfraJur “Estabilidade regulatória e segurança jurídica no setor de infraestrutura de transportes”, dentro da programação do Santos Export

O Brasil perde investimentos em infraestrutura para outros países. Não por falta de interesse do mercado, mas por excesso de imprevisibilidade institucional. Foi esse o diagnóstico que atravessou o painel do InfraJur “Estabilidade regulatória e segurança jurídica no setor de infraestrutura de transportes” durante o Santos Export, em Guarujá, com ministros do Tribunal Superior

do Trabalho (TST) e do Tribunal de Contas da União (TCU), advogados especializados e gestores do setor portuário.

No centro do problema está a sobreposição de competências entre agências reguladoras, TCU e Poder Judiciário. “A previsibilidade das regras é um dos pilares do desenvolvimento econômico sustentável”, afirmou o ministro Breno Medeiros, do TST.

Para ele, quem investe em infraestrutura precisa de uma certeza que nenhum governo isolado consegue oferecer. “O investimento para o setor leva vários governos. A pessoa tem que ter a certeza de que não vai ter uma mudança abrupta na regulação e que os contratos vão valer”, afirmou o ministro.



Esse cenário de incerteza tem uma consequência direta: a judicialização. Mas a advogada Cristina Wadner recusa o diagnóstico mais comum.

“A judicialização é um sintoma, não a causa do problema”, disse. O nó, na sua leitura, está antes, na ausência de matriz de risco definida, de precedentes consolidados e de regras de transição quando as agências mudam de entendimento. “Não dá para ter uma decisão técnica, uma modelagem prevista, e ter um órgão de controle dizendo que essa modelagem não está correta”, explicou.

A fronteira entre fiscalizar e interferir é justamente onde o setor sente o impacto. O advogado Marcelo Sammarco, vice-presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), trouxe um exemplo concreto: a Resolução 109/2023 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), construída ao longo de dois anos com análise de impacto regulatório e audiências públicas, enfrenta a possibilidade de alteração substancial antes de completar três anos de vigência.

“Se hoje eu posso cobrar determinado serviço portuário, não sei se daqui a dois ou três anos essa resolução vai continuar vigente. Quando a gente tem dúvida, a segurança jurídica fica prejudicada”, ressaltou.

Perspectiva

A advogada Marcela Bocayuva, coordenadora na Escola Nacional da Magistratura, situou esse impasse em perspectiva histórica. As agências reguladoras brasileiras têm menos de 30 anos de existência, e já acumulam mais de 4 mil fiscalizações por ano e uma carteira de leilões superior a 18 bilhões de reais.

Do outro lado da balança, 86 milhões de processos para 18 mil juízes, com o Estado como maior litigante do país. “A gente precisa respeitar a autonomia das agências que foram criadas para isso. O TCU deve fiscalizar, sim, mas à luz de uma ilegalidade”, afirmou.

Diante desse quadro, um caso entrou no debate para mostrar que a convivência entre os entes é viável. A gerente jurídica e de governança da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), Débora Andrade, descreveu como o modelo da ferrovia atravessou todas as esferas de controle com resultado positivo — inclusive com participação construtiva do TCU na fase de modelagem.

“A articulação cooperativa entre os vários entes é possível”, afirmou, apontando a FIPS como referência para os projetos que o setor portuário ainda tem pela frente.

O desembargador Celso Peel, coordenador do Conselho Jurídico do Brasil Export e mediador do painel, resumiu o que une todos esses fios: “A infraestrutura deve ser compreendida como uma política permanente de Estado, e não como política circunstancial de governo. Mais do que proteger contratos de investidores, a segurança protege a própria capacidade do Estado de implementar políticas públicas eficientes”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

BRASIL EXPORT - BE ACADEMY É LANÇADA COM FOCO EM FORMAÇÃO APLICADA AO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Programa do Grupo Brasil Export terá cursos sobre regulação e o PL 733 e prevê MBA em Direito da Infraestrutura a partir de 2027

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Santos Export 2026 está marcado pela apresentação da BE Academy, nova iniciativa de formação executiva do Grupo Brasil Export voltada ao setor de infraestrutura, logística e regulação. A proposta combina aprendizado aplicado, vivência prática e networking estratégico, com foco em conteúdos diretamente utilizáveis no ambiente profissional. Segundo o diretor-executivo da BE Academy, Hudson

Carvalho, o modelo foi desenhado para aproximar a formação teórica dos desafios concretos do setor. A ideia é que os cursos tenham aplicação imediata no dia a dia dos participantes.



Segundo o diretor-executivo da BE Academy, Hudson Carvalho, o modelo foi desenhado para aproximar a formação teórica dos desafios concretos do seto

A programação inicial inclui dois cursos com início em agosto. Um deles trata de legislação e prática regulatória, com docentes vindos de agências reguladoras. O outro aborda os impactos do Projeto de Lei 733 na gestão portuária e nas relações de trabalho.

Para 2027, a instituição prevê a criação de um MBA em Direito Aplicado à Infraestrutura, com módulos em direito marítimo, portuário, aduaneiro e securitário. O formato permitirá cursar módulos individualmente ou em sequência, com certificação final de especialista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/05/2026

TRANSPORTES – PORTOS - BRASIL E SURINAME AVANÇAM EM COOPERAÇÃO MARÍTIMA E LOGÍSTICA

Países discutem criação de linhas marítimas diretas e fortalecimento da integração regional em agenda realizada em Brasília

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A cerimônia teve a participação de ministros como o de Portos e Aeroportos do Brasil, Tomé Franca, e o de Transportes, Comunicação e Turismo do Suriname, Raymond Landveld

Brasil e Suriname avançaram, na última quarta-feira (28), nas negociações para ampliar a cooperação em áreas como energia, desenvolvimento social, integração logística e transporte marítimo. A agenda ocorreu em cerimônia no Palácio do Itamaraty, em Brasília, onde os governos assinaram quinze instrumentos de cooperação.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva destacou a importância de ampliar a conectividade entre Brasil e Suriname para fortalecer o intercâmbio comercial e a integração regional entre os dois países. “Concordamos sobre a importância de aumentar a frequência de voos e estabelecer linhas marítimas diretas para aumentar nosso intercâmbio bilateral”, afirmou.

Na mesma linha, a presidente do Suriname, Jennifer Geerlings-Simons, afirmou que a criação de uma rota marítima entre os dois países pode contribuir para reduzir custos logísticos e fortalecer a segurança alimentar no país vizinho. “A rota marítima que nós discutimos será particularmente importante para a pesca e também para a segurança alimentar no Suriname. Abaixar os custos da comida é algo crítico para nós, e sabemos que o Brasil é um parceiro que poderá nos ajudar nisso. A



reunião de hoje, portanto, reafirmou a forte amizade que temos e a nossa determinação comum em mover esforços para entregar resultados tangíveis”, disse.

A cerimônia contou com a participação de ministros de Estado dos dois países, entre eles o de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, e o de Transportes, Comunicação e Turismo do Suriname, Raymond Landveld. Juntos, eles assinaram uma carta de intenções para cooperação marítima entre os dois países. O documento reconhece a importância de sistemas de transporte marítimo seguros, eficientes e ambientalmente responsáveis para o crescimento econômico e a integração regional.

Tomé Franca destacou o potencial de cooperação entre Brasil e Suriname nas áreas portuária e hidroviária, especialmente para ampliar a integração logística entre o Norte da América do Sul e o Nordeste brasileiro. “Nos setores portuário e hidroviário, identificamos um vasto potencial de colaboração. O Porto Jules Sedney, em Paramaribo, é um importante hub de carga e contêineres. Representa, portanto, uma grande oportunidade para estabelecer uma linha marítima regular e de maior porte entre este porto da capital do Suriname e o Nordeste brasileiro. Além de otimizar o fluxo comercial, a iniciativa impulsionaria o desenvolvimento econômico de ambas as regiões”, afirmou.

Para Raymond Landveld, a cooperação bilateral no setor marítimo representa sustentabilidade, conectividade regional e modernização portuária. “Formalizar uma parceria nessa área seria um passo relevante para aproximar mais os dois países e desenvolver iniciativas conjuntas no setor hidroviário”, destacou.

Em análise no Ministério de Portos e Aeroportos, o memorando de entendimento a ser firmado com o Suriname alinhará expectativas e definirá condições para ampliar as ações de cooperação técnica nos setores marítimo e portuário.

Durante o encontro com autoridades das duas nações sul-americanas, Tomé Franca ressaltou também o compromisso com a agenda de cooperação entre os dois países. “A assinatura desta carta de intenções estabelece um quadro para a colaboração em transporte marítimo e atividades portuárias relacionadas. Também tem o objetivo de impulsionar a elaboração e a coordenação de um futuro memorando de entendimento”, disse.

História

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. Desde 2022, o ASA aplica os princípios de “Céus Abertos”.

“Isso significa a eliminação de restrições em rotas, capacidade, frequência e tipo de aeronave, tanto para passageiros quanto para cargas, promovendo um ambiente de maior liberdade e competitividade”, explicou Tomé Franca.

O ministro também lembrou que o Ministério de Portos e Aeroportos encaminhou ao Congresso uma proposta de modernização desse acordo no ano passado. “Nosso objetivo é aprofundar a cooperação aeroportuária, estimulando a criação de novas rotas diretas e o fortalecimento das operações de transporte de cargas e passageiros, em concordância com a abertura e a simplificação dos marcos regulatórios”, afirmou.

Tomé Franca também falou sobre o interesse do Brasil em cooperar no setor de combustíveis, apoiando iniciativas voltadas ao desenvolvimento logístico, energético e portuário na região. Por fim, reiterou o compromisso do governo brasileiro em fortalecer os laços com o Suriname. “Contem sempre com o Ministério de Portos e Aeroportos como um parceiro estratégico”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

TRANSPORTES - PORTOS - O RENASCIMENTO MARÍTIMO PORTUÁRIO AMERICANO



PATRÍCIA LIA BRENTANO

Executiva de Portos, Logística e Transporte Marítimo

opinioao@portalbenews.com.br

Durante décadas, os Estados Unidos observaram sua indústria marítima encolher em silêncio. Hoje, esse cenário muda de forma acelerada, e o mercado financeiro começa a prestar atenção.

Um estudo publicado em maio de 2026 pelo J.P. Morgan Research, *Turning the Tide: Revitalizing the US Shipbuilding Industry*, traça um diagnóstico preciso: os EUA respondem por US\$ 5,6 trilhões em comércio anual de bens, com 75% a 80% do volume transportado por mar, mas menos de 1% da frota mercante global navega sob bandeira americana. A comparação é reveladora: enquanto os Estados Unidos operam cerca de 190 embarcações mercantes registradas, muitas delas construídas no exterior, a China mantém uma frota superior a 7.000 navios.

Essa assimetria, tolerada por décadas em nome da eficiência do comércio global, passou a ser vista como uma vulnerabilidade estratégica após a pandemia, a guerra na Ucrânia e o aumento das tensões geopolíticas com a China. A resposta de Washington veio em etapas: o Congresso reintroduziu o SHIPS for America Act em 2025, com a meta de ampliar a frota americana em 250 navios ao longo de dez anos. Em 2026, a administração americana lançou o Maritime Action Plan, com foco em investimentos em estaleiros, redução de entraves regulatórios e requalificação de mão de obra. Paralelamente, o próprio J.P. Morgan anunciou um plano de US\$ 1,5 trilhão ao longo de uma década, para financiar indústrias críticas à segurança econômica nacional, com a construção naval entre os setores prioritários.

No centro desse rearranjo estratégico, está um ativo de referência: o Maher Terminals, em Elizabeth, Nova Jersey. Com 1.821.006 m² às margens do principal porto da Costa Leste americana, o terminal processou mais de 3 milhões de TEUs em 2024, respondendo por mais de um terço de todo o tráfego de contêineres do Porto de Nova York/Nova Jersey, que movimentou US\$ 264 bilhões em mercadorias no período. Trata-se do terminal individual mais movimentado do complexo e, de forma particularmente relevante, o único não controlado por um armador oceânico, o que lhe confere um modelo multiusuário raro e estrategicamente valioso no mercado americano.

Em dezembro de 2025, a Port Authority de Nova York e Nova Jersey renovou a concessão do Maher por 33 anos, garantindo sua operação até setembro de 2063. Essa extensão funcionou como gatilho para o processo de venda: a Macquarie Asset Management, que controla o ativo por meio de um fundo de infraestrutura com vencimento previsto para 2030, iniciou conversas com potenciais compradores. O valor estimado da transação supera US\$ 3 bilhões, e fontes familiarizadas com o processo indicam que pode ultrapassar esse patamar. Para efeito de comparação, o terminal GCT, com aproximadamente metade da capacidade do Maher, foi vendido à CMA CGM por cerca de US\$ 3 bilhões em 2023. A NYK Line, do Japão, detentora de 20% do Maher, também integra a equação da transação.

O interesse de potenciais compradores é amplo e qualificado. MSC, Hapag-Lloyd, PSA International, DP World, SSA Marine e Terminal Investment Limited já sinalizaram disposição de negociar, enquanto a BlackRock, com cerca de US\$ 11 trilhões sob gestão e presença crescente em infraestrutura marítima global, também desponta como candidata relevante. Qualquer transação exigirá aprovação da autoridade portuária local, e o novo proprietário herdará a necessidade de realizar investimentos bilionários em modernização de berços, guindastes e equipamentos de pátio para manter a competitividade operacional do terminal.

É nesse contexto que o papel de especialistas com profundo conhecimento operacional portuário se torna decisivo. Fundos de infraestrutura e bancos de investimento assessorando potenciais compradores precisam responder a perguntas que vão além dos modelos financeiros tradicionais: qual é o real potencial de expansão de capacidade do terminal, como o modelo multiusuário se comporta

em cenários de consolidação de alianças de armadores e qual o impacto de mudanças recentes no fluxo comercial (como a retração das exportações chinesas para os EUA) sobre a dinâmica de demanda da Costa Leste. Nenhuma dessas respostas está plenamente refletida em bases de dados públicas, e todas exigem entendimento operacional, domínio regulatório e visão integrada das transformações da cadeia logística global.

Do ponto de vista de quem acompanha operações portuárias e investimentos em infraestrutura, a venda do Maher não é apenas uma transação de infraestrutura. Trata-se de um termômetro da disposição americana em recompor sua soberania logística e, ao mesmo tempo, de um sinal claro de como o capital global está se reposicionando em torno de ativos portuários estratégicos. Para fundos e instituições financeiras que pretendem participar desse novo ciclo, a questão central deixa de ser a existência de oportunidade e passa a ser a capacidade de acessar conhecimento qualificado para navegar um ambiente cada vez mais técnico, competitivo e geopoliticamente sensível.

Patrícia Lia Brentano escreve quinzenalmente para o BE News.

É NESSE CONTEXTO QUE O PAPEL DE ESPECIALISTAS COM PROFUNDO CONHECIMENTO OPERACIONAL PORTUÁRIO SE TORNA DECISIVO. FUNDOS DE INFRAESTRUTURA E BANCOS DE INVESTIMENTO ASSESSORANDO POTENCIAIS COMPRADORES PRECISAM RESPONDER A PERGUNTAS QUE VÃO ALÉM DOS MODELOS FINANCEIROS TRADICIONAIS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/05/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - ROTA DOS SERTÕES ATRAI R\$ 8,5 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO NORDESTE

Consórcio 116 Sertões vence leilão da BR-116/324/BA/PE com desconto de 19,6% sobre tarifa de pedágio

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Rota dos Sertões, que contempla a BR-116/324/BA/PE, entrou nesta quinta-feira (28) em uma nova fase para a infraestrutura e a logística do Nordeste brasileiro. Em leilão realizado na B3, em São Paulo, a concessionária 116 Sertões arrematou o trecho com desconto de 19,60% sobre a tarifa básica de pedágio.



Em leilão realizado na B3, a concessionária 116 Sertões arrematou a Rota dos Sertões que contempla a BR-116/324/BA/PE, com desconto de 19,60% sobre a tarifa básica de pedágio



Primeiro leilão rodoviário no Nordeste durante a atual gestão do Ministério dos Transportes, o projeto terá a menor tarifa quilométrica entre as concessões federais já realizadas: sete centavos por quilômetro rodado. O contrato prevê R\$ 8,53 bilhões em investimentos ao longo dos 30 anos de concessão.

“É uma iniciativa estruturante para o Nordeste, porque estamos falando de um corredor logístico voltado principalmente ao transporte de cargas. Conseguimos chegar à menor tarifa do nosso ciclo de leilões, de apenas R\$ 0,07 por quilômetro, um valor bastante competitivo. Esse projeto abre caminho para novos investimentos e futuras licitações na região”, afirmou o ministro dos Transportes, George Santoro.

“Conseguimos estruturar projetos nas cinco regiões do país e agora realizamos o primeiro leilão rodoviário no Nordeste durante a atual gestão. Estamos mostrando que é possível viabilizar mais de R\$ 8 bilhões em investimentos com uma tarifa adequada à realidade econômica da região, estimulando o desenvolvimento”, pontuou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.



Além das obras de ampliação, a nova concessionária deverá instalar sistemas inteligentes de monitoramento, atendimento médico, guinchos, câmeras de controle operacional e serviços de apoio ao usuário.

O Consórcio 116 Sertões reúne empresas com atuação nos setores de infraestrutura e investimentos, entre elas a NEO Invest, a portuguesa Mota-Engil e o fundo Infra I, ligado à Galápagos Capital. A composição do grupo também marca o retorno da Novonor aos leilões rodoviários. Com experiência internacional no segmento de construção pesada, a Mota-Engil participa atualmente da obra do túnel Santos-Guarujá (SP) e tem como acionista a chinesa China Communications Construction Company (CCCC), uma das maiores companhias globais de infraestrutura e logística.

“Temos consciência da nossa responsabilidade e do nosso compromisso com a sociedade e com o poder concedente. Vamos ser exemplo de gestão operacional, garantindo mais segurança aos usuários e impulsionando a logística que o Nordeste exige e merece”, declarou o porta-voz da concessionária, André Rabello.

Hub do Nordeste

A Rota dos Sertões conecta polos industriais, centros de distribuição e áreas agrícolas da Bahia e de Pernambuco, consolidando-se como um dos principais corredores logísticos do Nordeste brasileiro. O trecho concedido liga Feira de Santana (BA) a Salgueiro (PE), eixo estratégico para o escoamento da produção regional e o transporte de cargas no interior nordestino.

Porta de entrada da concessão, Feira de Santana (BA) abriga o maior entroncamento rodoviário do Norte/Nordeste e concentra um dos maiores polos industriais da Bahia. A expectativa é que as intervenções previstas na BR-116/324/BA/PE fortaleçam a competitividade logística da região, reduzam custos operacionais e melhorem as condições de circulação para a população.

Nova etapa

O leilão desta quinta-feira marca uma nova fase para as rodovias federais da Bahia após o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) reassumir, em maio de 2025, a gestão da BR-116/324/BA/PE, por meio de acordo firmado para encerramento consensual da antiga concessão.

Desde então, o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estruturaram um novo modelo contratual voltado à ampliação da capacidade do trecho, modernização da operação e melhoria dos serviços prestados aos usuários.

“Tivemos hoje um leilão exitoso, com concorrência, participação de novos entrantes e projetos estruturados para gerar os investimentos esperados pela sociedade. Estamos atraindo investidores para impulsionar o desenvolvimento do país e garantir a execução dos contratos ao longo dos 30 anos de concessão”, destacou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Guilherme Sampaio.

O projeto também incorporou soluções regulatórias e operacionais, como descontos tarifários para usuários frequentes, tarifas diferenciadas conforme a capacidade da via e mecanismos para dar mais estabilidade ao contrato e garantir a execução das obras previstas.

Recorde de leilões

Com a realização deste certame, o Ministério dos Transportes consolida o segundo leilão de 2026 e a marca de 24 leilões rodoviários realizados desde 2023, ampliando a capacidade logística do país.

Os 24 projetos contratados totalizam 11.815 quilômetros de estradas e garantem mais de R\$ 268,79 bilhões em investimentos privados para a infraestrutura nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - PETROBRAS DOBRARÁ OFERTA DE GÁS NATURAL DO NORDESTE

Magda Chambriard, presidente da estatal, antecipou que serão investidos cerca de R\$ 60 bilhões em Sergipe

Da Agência Brasil



As novas plataformas contarão com uma Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) embarcada

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, anunciou nesta quinta-feira (28) investimentos de cerca de R\$ 60 bilhões, em Sergipe, o que deverá dobrar a participação da Região Nordeste na oferta de gás natural, passando dos atuais 16% para 31% até 2035.

Chambriard conversou com jornalistas antecipando os investimentos que serão anunciados nesta sexta-feira (29) pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em visita ao

estado.

Entre os principais empreendimentos em Sergipe estão as novas plataformas Sergipe Águas Profundas (Seap) 1 e 2, além de um gasoduto para o transporte de gás natural das plataformas para a terra.

São plataformas inéditas, segundo a presidente da estatal, pois contam, cada uma, com uma Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) embarcada.

“É uma novidade que viabiliza um projeto grandioso como esse, de um valor inestimável, para a produção de óleo e gás do Nordeste e para o país como um todo”, disse Chambriard.

De acordo com a Petrobras, as plataformas produzirão cerca de 100 mil barris de petróleo por dia, cada uma, e juntas vão produzir 22 milhões de metros cúbicos de gás, dos quais 18 milhões serão destinados para a costa pelo gasoduto.

A SBM Offshore será responsável pela construção das duas plataformas. O início da produção de óleo está previsto para 2030, com exportação de gás a partir de 2031.

Segundo a Petrobras, as negociações já foram encerradas e os contratos estão em vias de serem assinados.

A SBM, que venceu a licitação, irá operar as plataformas por seis anos e meio. Depois desse período, passarão a ser propriedade da Petrobras.

Fábrica

Na visita à Sergipe, será reaberta a fábrica de fertilizantes nitrogenados (Fafen), no município de Laranjeiras, com produção estimada de 7% dos fertilizantes nitrogenados que o Brasil demanda.

Junto com outras fábricas, em Mato Grosso do Sul, Paraná e Bahia, o país vai produzir 35% dos fertilizantes nitrogenados que precisa.

Este mês, em visita a Fafen em Camaçari, na Bahia, o presidente Lula ressaltou que atualmente o país importa grande parte do fertilizante que precisa.

“O Brasil é um país agrícola. O Brasil é o segundo maior produtor de alimentos. E o Brasil precisa de fertilizante. E o Brasil não pode ser importador de 90% do fertilizante que a nossa agricultura precisa.

O Brasil precisa ser dono do seu nariz e produzir os fertilizantes”, afirmou Lula em discurso durante a visita.

O terceiro empreendimento destacado por Chambriard é o descomissionamento de 26 plataformas em águas rasas.

“São plataformas que estão numa região de produção que opera no mar há mais de 50 anos e que estão encerrando seus ciclos de vida”, explicou, ressaltando que o processo de desconexão das plataformas é também um compromisso da Petrobras com o meio ambiente.

Ao todo, os investimentos em todos os empreendimentos, de acordo com a Petrobras, ultrapassam R\$ 72,5 bilhões no estado de Sergipe, com geração de 28 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

PETRÓLEO E GÁS - ESTATAL ANUNCIA REAJUSTE DA GASOLINA

Alta para distribuidoras será de R\$ 0,48 por litro, mas subvenção aliviará aumento: R\$ 0,04

Do Estadão Conteúdo

A Petrobras anunciou nesta quinta-feira, 28, o aumento no preço da gasolina, 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

SUSTENTABILIDADE - OPINIÃO - UM CICLO QUE SE RENOVA: A JORNADA HUMANA DO CONSELHO ESG



JOÃO EDUARDO DE VILLEMOR AMARAL AYRES

Presidente do Conselho de Sustentabilidade do Fórum Brasil
Export e CEO da Sustainable Ventures Brasil/Portugal

REBECCA ALONSO NASCIMENTO

Secretária do Conselho de Sustentabilidade do Fórum Brasil Export e Head of
Compliance, Legal and Governance da Sustainable Ventures Brasil/Portugal

opinioao@portalbenews.com.br

Abrimos esta coluna de hoje não para trazer temas técnicos, mas temas humanos e desafios que todos nós temos no dia a dia. Ao olhar para a trajetória do Conselho ESG do Brasil Export, de 2021 até aqui, o que aparece com mais força não são apenas números, eventos ou entregas concretas,



mas as pessoas, as conversas e a confiança que fomos construindo ao longo de mais de cinco anos de trabalho contínuo.

Quando o Conselho nasceu, lá em 2021, a ideia era simples e ambiciosa ao mesmo tempo: criar um espaço permanente para que logística, infraestrutura e transportes pudessem discutir sustentabilidade, responsabilidade social e governança de forma prática, conectada com a realidade do País. Com o tempo, esse espaço foi ganhando corpo, sotaques de todas as regiões, olhares diferentes sobre os mesmos problemas e, principalmente, um propósito compartilhado: impulsionar a transição para um modelo econômico mais sustentável, unindo impacto ambiental, social e econômico e colocando o planeta no centro da decisão.

Nesse percurso, passaram pelas reuniões do Conselho representantes do poder público, de reguladores, concessionárias, operadores de infraestrutura, startups, entidades de fomento, empresas de diversos portes, organizações dedicadas ao ESG e tantas outras instituições que, a cada encontro, ampliavam o repertório e nos lembravam de que ninguém muda uma agenda dessa sozinho. Por trás de cada logo, marca, crachá ou representação institucional, estavam pessoas que reservaram tempo na agenda para compartilhar aprendizados, expor vulnerabilidades, contar o que deu certo e, não menos importante, o que ainda não deu.

Uma parte importante dessa história ficou registrada nos e-books que o Conselho ajudou a construir: “ESG como Oportunidade”, “Sustentabilidade como Oportunidade” e suas diferentes edições, de 2022 em diante. Ali estão os artigos que consolidaram o ESG como pauta permanente, os textos que ligaram economia circular, finanças sustentáveis, infraestrutura, acordo EU-Mercosul e novos caminhos de industrialização em uma mesma conversa.

Mas quem viveu as reuniões sabe que, antes de virarem páginas diagramadas, esses conteúdos nasceram de debates calorosos, divergências respeitadas e da disposição de traduzir conceitos complexos em linguagem acessível, sem perder a profundidade.

Ao longo desse ciclo, tivemos também a oportunidade de ver o Conselho sair do papel e ganhar sala de aula, com formações executivas voltadas a lideranças que precisavam transformar o discurso em decisão e processo. A cada turma, ficava mais evidente que sustentabilidade, no nosso contexto, é menos sobre respostas prontas e mais sobre fazer boas perguntas: que risco estamos assumindo sem enxergar? Que oportunidades estamos deixando passar? Que tipo de legado queremos deixar nos territórios onde atuamos? Essas perguntas, muitas vezes, continuaram ecoando muito depois das reuniões terminarem, e talvez esse seja um dos sinais de que a jornada valeu a pena.

Nada disso teria acontecido sem o apoio de quem acreditou no Conselho desde o início. O Brasil Export, em especial seu CEO, Fabrício Julião, e todo o time que sustenta o fórum no dia a dia, deu liberdade, estrutura e confiança para que o colegiado se consolidasse como referência e pudesse ousar em temas e formatos. Cada conselheira e cada conselheiro, vindos das cinco regiões do País, trouxe não só sua experiência técnica, mas também sua história pessoal, seus contextos e seus dilemas, ajudando a construir um ambiente de diálogo franco, em que era possível aprender, discordar, recomeçar, sem perder de vista o objetivo comum.

Por tudo isso, este não é um texto de despedida, mas de agradecimento e renovação. Agradecimento a todos que caminharam até aqui, ajudando a transformar o Conselho ESG em um espaço vivo, plural e respeitado. E renovação porque, como todo ciclo que se conclui, o nosso também abre espaço para novos olhares, novas energias e novas lideranças.

É com esse espírito que damos as boas-vindas à nova presidenta do Conselho, Béatrice de Toledo Dupuy, certos de que ela saberá honrar o legado construído e, ao mesmo tempo, imprimir a sua visão a essa próxima fase. Seguiremos por perto, agora em outra posição, torcendo para que o Conselho ESG continue fazendo aquilo que sempre fez de melhor: aproximar pessoas, setores e ideias em torno de uma agenda que não é de um grupo, de uma empresa ou de um governo, mas de todos nós.

João Eduardo de Villemor Amaral Ayres e Rebecca Alonso Nascimento escrevem quinzenalmente para o BE News.

A CADA TURMA, FICAVA MAIS EVIDENTE QUE SUSTENTABILIDADE, NO NOSSO CONTEXTO, É MENOS SOBRE RESPOSTAS PRONTAS E MAIS SOBRE FAZER BOAS PERGUNTAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

POLÍTICA – 6X1: ALCOLUMBRE DÁ ANDAMENTO À PEC DA OPOSIÇÃO

Presidente do Senado envia à CCJ proposta que será usada como contraponto ao texto do fim da escala 6x1 aprovado na Câmara

Do Estadão Conteúdo



Davi Alcolumbre enviou a PEC alternativa para a CCJ. A iniciativa é o primeiro passo para a tramitação da proposta no Senado

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União- -AP), despachou nesta quinta-feira, 28, para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 12/2026, que muda a legislação trabalhista para estabelecer a hora trabalhada. O texto será usado pela oposição como uma alternativa para a PEC do fim da escala 6x1 - aprovada nesta quarta- -feira, 27, pela Câmara.

O texto foi protocolado pelo líder da oposição no Senado, Rogério Marinho (PL-RN) - que também é coordenador de campanha de Flávio Bolsonaro (PL-RJ) à Presidência da República -, e havia recebido a assinatura de 36 dos 81 senadores antes de ser protocolada. Marinho diz que o texto já acumula 40 signatários.

O envio para a CCJ é um primeiro passo para a tramitação. Cabe agora ao presidente do colegiado, Otto Alencar (PSD-BA), designar relator - o que não tem prazo.

A PEC cria um modelo alternativo de jornada de trabalho, permitindo que empregados escolham entre o regime tradicional previsto na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e um sistema flexível baseado em horas trabalhadas.

O texto altera o artigo 7º da Constituição para autorizar acordos individuais entre empregado e empregador sobre compensação de horários, redução de jornada e contratação por hora. O texto pede que os contratos individuais prevaleçam sobre acordos e convenções coletivas.

A PEC prevê que a jornada flexível respeite o limite constitucional de 44 horas semanais e entre em vigor 180 dias após a promulgação.

Pré-candidatos à Presidência como Flávio Bolsonaro (PL), Ronaldo Caiado (PSD) e Romeu Zema (Novo) defenderam o pagamento por hora trabalhada como alternativa à fixação de um limite de horas semanais trabalhadas.

Confiança do governo

Apesar de já haver no Senado um texto que vai contra a proposta aprovada pela Câmara, o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, disse que vê a Casa também “sensível” à demanda da sociedade pelo fim da escala de trabalho 6x1.

“O tempo do Parlamento é o tempo do Parlamento. Evidente que se o Senado estiver debruçado com prioridade, com desejo da agilidade que a Câmara trabalhou, 30 dias é suficiente”, estimou Marinho.



Sobre a atualização dos limites de faturamento dos microempreendedores individuais (MEIs), por meio de mudanças no Simples Nacional, o ministro disse que a atualização será uma forma de aperfeiçoamento do setor, não uma forma de compensação ao fim da escala 6x1.

Já ministro do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (MEMPE), Paulo Henrique Pereira destacou que 38 milhões serão impactados positivamente pelo regime de 40 horas semanais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO DO TST DEFENDE MAGISTRATURA 'PRÓXIMA DA SOCIEDADE'

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

RECADO DADO

Diante das recentes polêmicas envolvendo integrantes do Judiciário e sua participação em eventos, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Breno Medeiros, foi direto em seu discurso durante a solenidade de abertura do fórum Santos Export 2026, na noite dessa quinta-feira, em Guarujá (SP). “Há pessoas que pensam que a magistratura deve estar longe do povo, das empresas, dos empregados, longe do que julga. Me parece essa uma ideia equivocada. E todas às vezes em que eu participo de qualquer evento, eu saio entendendo mais sobre a sociedade, sobre um setor, sobre o que eu tenho de julgar”, afirmou. E complementou logo em seguida: “Não podemos mais pensar na magistratura como aquela magistratura encastelada, aquela magistratura que está longe da sociedade e que, na realidade, acaba por olhar a letra da lei de forma fria”.

A PROMESSA DE SANTORO

O ministro dos Transportes, George Santoro, garantiu nessa quinta-feira, dia 28, que a pasta dará suporte à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), caso a autarquia seja afetada pelo bloqueio orçamentário de R\$ 22,1 bilhões anunciado recentemente pelo Governo Federal. A promessa foi feita durante o leilão da concessão rodoviária Rota dos Sertões, vencido pelo consórcio 116 Sertões, em resposta direta às preocupações manifestadas pela diretoria da agência reguladora às vésperas da publicação do decreto de detalhamento dos cortes.

CORTES E IMPACTOS

O posicionamento do Ministério dos Transportes ocorreu logo após um pronunciamento veemente do diretor-geral da ANTT, Guilherme Sampaio, que solicitou formalmente ao Executivo a preservação dos recursos das agências. Sampaio alertou que eventuais restrições financeiras poderiam comprometer a sustentabilidade dos contratos e o cronograma de certames estruturados nos últimos três anos, cujos impactos econômicos se estendem pelas próximas três décadas. O dirigente lembrou ainda as discussões em torno da autonomia financeira prevista em lei para as agências, pauta que já havia recebido manifestações favoráveis do Tribunal de Contas da União (TCU).

LINHA DE AÇÃO

Para mitigar o risco de paralisia operacional na fiscalização e na modelagem de novos projetos, o ministro reiterou que, a exemplo de contingenciamentos anteriores, o Ministério atuará de forma conjunta para solucionar as limitações orçamentárias e manter o ritmo de investimentos no setor de infraestrutura de transportes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

POLÍTICA - LÍDER DA OPOSIÇÃO DEFENDE ADIAMENTO DO FIM DA 6X1

Senador sugere deixar a votação para depois das eleições. Mas, caso não seja possível, quer compensação a empresas

Por Estadão Conteúdo



Marinho afirmou que o Brasil deveria estar preocupado com o aumento da produtividade e defendeu as empresas

O líder da oposição no Senado, Rogério Marinho (PL - RN), defendeu nesta quinta-feira, 28, o adiamento, para depois das eleições, da discussão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que acaba com a jornada 6x1. Segundo ele, isso evitaria que a votação fosse contaminada pelos ânimos eleitorais. Disse, porém, que o texto deve ser debatido.

“Qualquer discussão em relação à legislação que rege o trabalho no Brasil é válida, não deve ser interdita ... O governo está preocupado com o calendário eleitoral. Nós, da oposição, estamos preocupados com as próximas gerações, com o que vai acontecer com o País no dia subsequente, após o processo eleitoral”, falou ele a jornalistas no Senado.

A declaração vem um dia após a PEC ser aprovada pela Câmara, inclusive, com recomendação favorável de deputados do PL. Agora, segue para o Senado.

Marinho disse que o apoio formal do PL na Câmara foi uma estratégia para “truncar o governo”, mas que o assunto voltará para debate entre os senadores do partido. Ele evitou cravar se a oposição votará contra a proposta.

“A bancada do PL tomou uma posição de que truncar o governo... e, ao final, tomou a posição de votar favorável, entendendo que isso poderia gerar algum efeito do ponto de vista político. Isso foi a bancada do PL na Câmara. Nós vamos, aqui no Senado, buscar que essa discussão aconteça de forma responsável e pertinente.”

Compensação e desoneração

Marinho afirmou que o Brasil deveria estar preocupado com o aumento da produtividade, mas defendeu que, caso a jornada seja reduzida, seja feita uma compensação a empresas afetadas com medidas como desoneração na folha.

“Que possamos nos debruçar sobre esse tema, levando em consideração os impactos, as consequências e as necessidades de compensações. Se você, por exemplo, diminui a jornada e mantém o salário, é justo que a sociedade não pague um preço por isso. Que haja, por exemplo, uma redução da carga tributária ou a desoneração da folha de pagamento para que o custo não seja repassado”, disse o senador do PL.

O parlamentar criticou o fato de o projeto aprovado incluir, ao mesmo tempo, mudanças sobre escala e jornada de trabalho. “Temos preocupação com a questão de um governo que está tratando, no mesmo aspecto, de jornada e escala. Isso é uma sandice, uma maluquice. Demonstra o amadorismo daqueles que fizeram essa proposta”, continuou.

Disse também que o problema da PEC vai além do período de 14 meses de transição, ponto criticado pelo setor produtivo: “A questão da transição é apenas um deles problemas. Elenquei a questão da inflação, a questão da adequação das empresas, a questão da complexidade, da multiplicidade do nosso mercado de trabalho.”

Pagamento por hora Rogério Marinho defendeu, como alternativa, a PEC 12/2026, que muda a legislação trabalhista para estabelecer a hora trabalhada: “Estamos propondo que haja a flexibilidade na jornada de trabalho, que haja a livre negociação e que as pessoas possam, inclusive, serem remuneradas por hora trabalhada, como acontece, por exemplo, nos Estados Unidos”.

POLÍTICA - FLÁVIO NÃO REGISTROU MISSÃO OFICIAL NOS EUA

Senador não apresentou requerimento com despesas, mas avisou que iria viajar
Do Estadão Conteúdo

O Senado Federal informou nesta quarta-feira, 27, que o senador e pré-candidato à Presidência, Flávio Bolsonaro (PL-RJ), não apresentou requerimento de missão oficial com despesas para a Casa. Na última quinta-feira, 21, ele protocolou ofício comunicando a ausência do País no período de 24 a 28 de maio.

Pelo regimento interno do Senado, a apreciação dos requerimentos de licença para missão é exigida apenas quando os custos da viagem, seja no País ou no exterior, ficam a cargo da Casa. Nesses casos, a Mesa Diretora delibera sobre os pedidos.

Flávio viajou aos Estados Unidos e postou foto ao lado do presidente Donald Trump, na Casa Branca, na terça-feira, 26. Ele afirmou que a visita era um “reconhecimento” de Trump de que sua candidatura é “séria”, “sólida” e “confiável”, e que quis oferecer uma “alternativa” aos EUA de um presidente “aliado”.

Segundo o senador, não houve declaração de apoio de Trump à sua pré-campanha presidencial. A viagem ocorreu duas semanas após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ser recebido pelo presidente americano.

Indagado sobre por que a Casa Branca não se pronunciou sobre o encontro, Flávio afirmou: “Não sei, só sei que estou muito honrado”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/05/2026

POLÍTICA - COM FIM DA 6X1, MEI PODE TER A CHANCE DE CONTRATAR MAIS

Governo avalia aumento de contratação de funcionários para o microempreendedor, caso o fim da escala 6x1 seja confirmado

Da Agência Brasil



O ministro Empreendedorismo, Paulo Henrique Pereira, ressaltou que o governo avalia soluções e que “ninguém vai ficar para trás”

O ministro do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (MEMP), Paulo Henrique Pereira, disse, nesta quinta-feira (28), que o governo federal estuda a ampliação da contratação de funcionários por microempreendedores individuais (MEIs), a partir da aprovação da alteração da jornada de trabalho dos brasileiros.

Na noite desta quarta-feira (27), o plenário da Câmara dos Deputados aprovou a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 221/2019 que põe fim à escala de seis dias de trabalho a cada um de descanso (escala 6x1) e reduz a jornada semanal de 44 para 40 horas, sem a diminuição de salários. A medida segue para análise e votação do Senado Federal.

Pereira ressaltou que o governo avalia soluções e que “ninguém vai ficar para trás”. “Vamos estudar o que podemos fazer para negócios pequenos e médios que possam ser afetados. Então, aquela pessoa [jurídica] talvez tenha que ter um contratado temporário ou ter um funcionário a mais. Será que a gente permite que o MEI tenha um funcionário?”



Atualmente, o MEI pode contratar apenas um empregado com a remuneração de até um salário mínimo ou o piso salarial da categoria.

A declaração foi dada pelo ministro em entrevista ao programa Bom dia, Ministro, da EBC, e diz respeito ao problema destacado pelos micros e pequenos empresários de que, se a jornada cair para 40 horas por semana e se a escala 6x1 acabar, será necessário ter mais funcionários para cobrir os dias de folga e manter o negócio aberto.

Questionado sobre se as mudanças na jornada de trabalho dos brasileiros podem aumentar os custos de produtos e serviços ao consumidor final ou se pode reduzir o número de postos de trabalho, o ministro explicou que haverá regulações específicas por setor, a partir do diálogo com as partes interessadas para construir soluções.

O ministro do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (MEMP) esclareceu que após, a criação de uma regra geral, será feita a regulamentação prática da legislação para cumprir a jornada máxima de trabalho de 40 horas e para que todo trabalhador tenha direito a duas folgas por semana.

“A lei ainda vai exigir regulações [...] O legislador e o Poder Executivo vão regular isso. Primeiro, monta-se o arcabouço mais geral, mas, depois, a gente vai especificar nos segmentos e nas atividades próprias como o regime poderá ser aplicado. Então, tem muito trabalho ainda pela frente e muito a ser feito.”

Teto de faturamento do MEI

O ministro Paulo Pereira foi questionado sobre a possibilidade de reajuste do teto de faturamento anual do microempreendedor individual e explicou os possíveis efeitos da renúncia fiscal.

“Se a gente aumentar o teto do MEI, o governo abre mão de receita e terá impactos macroeconômicos importantes. Se o governo gastar mais do que arrecada, pode gerar inflação e os juros podem subir. Tudo isso volta para o empreendedor.”

O limite anual para o MEI comum é de R\$ 81 mil ou valor proporcional no ano de abertura. Para o transportador autônomo de cargas (MEI Caminhoneiro), o teto é de R\$ 251,6 mil anuais (R\$20.966,67 por mês).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

POLÍTICA - LULA COMEMORA APROVAÇÃO DA PEC NA CÂMARA

Do Estádio Conteúdo

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), comemorou a aprovação da proposta na Câmara dos Deputados da emenda à Constituição (PEC) que acaba com a escala de trabalho 6x1 e reduz a jornada de 44 para 40 horas semanais. Disse ter sido uma “conquista extraordinária da sociedade brasileira” e fez questão de capitalizar politicamente sobre a votação, dizendo que “meu governo está colocando fim à escala 6x1”.

“Ontem, o Congresso, na Câmara, aprovou o fim da escala 6x1, criando as condições para que as pessoas só possam trabalhar 5 dias por semana, 8 horas por dia e descansar 2 dias por semana. Isso foi uma conquista extraordinária da sociedade brasileira”, afirmou o presidente nesta quinta-feira, 28.

Lula fez questão de comemorar a aprovação em declaração à imprensa ao lado da presidente do Suriname, Jennifer Simons, no Palácio Itamaraty, nesta quinta-feira.

“Com o apoio do Congresso Nacional, meu governo está colocando fim à escala 6x1 com o fim da jornada de 44 para 40 horas. É importante lembrar que desde 1943, quando foi criada a jornada de trabalho de 48 horas, só conseguimos mudar a jornada de trabalho em 1988 para 44 e agora conseguimos para 40. A meninada mais nova agora só quer trabalhar 36. Quem sabe um dia a gente

consiga fazer com que as pessoas trabalhem o suficiente para sobreviver, enriquecer a economia e para que possam ser felizes no mundo do trabalho”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

FINANÇAS - UNIÃO E DF FIRMAM ACORDO PARA SOCORRO AO BRB

Acerto autoriza busca por empréstimo de R\$ 6,6 bilhões e envolve a garantia de bancos públicos e privados

Do Estadão Conteúdo



O objetivo do empréstimo é injetar dinheiro no BRB e cobrir o rombo deixado pelo Master na instituição

A União e o governo do Distrito Federal (DF) assinaram acordo que possibilita ao DF buscar empréstimo de R\$ 6,6 bilhões junto ao Fundo Garantidor de Créditos (FGC), com fiança de bancos públicos e privados classificados como S1.

A conciliação prevê ainda o uso do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e do Fundo de Participação dos Estados (FPE) como contragarantias do DF.

O acordo foi submetido à homologação pelo ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF). Ele é relator de ação movida pelo governo do DF para obrigar o governo federal a participar do socorro ao BRB.

Em declaração à imprensa após a segunda audiência de conciliação sobre o tema no Supremo, o advogado-geral da União adjunto, Flávio Roman, disse que o acordo cria “um ambiente favorável para a negociação entre o BRB e o Fundo Garantidor de Crédito”.

O termo de conciliação diz que há “sinalização positiva, pelo Fundo Garantidor de Crédito (FGC) e pelos bancos, no sentido da concessão de empréstimo ao DF pelo Fundo”.

Também diz que o DF reiterou o compromisso de promover medidas de ajuste fiscal para viabilizar o pagamento do empréstimo. Já a União se comprometeu a viabilizar, a partir da homologação do acordo, no âmbito do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal (PAF), os limites necessários para que a operação ocorra.

As partes concordaram que em eventual devolução de valores oriundos do Banco Master, eles serão “prioritariamente direcionados à liquidação da operação de crédito”.

O objetivo do empréstimo é injetar dinheiro no BRB e cobrir o rombo deixado pelo Master na instituição. O FGC resistia a conceder o financiamento sem ajuda da União e sem a participação de outros bancos.

Homologação

O ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), também homologou o acordo nesta quinta-feira. O despacho que valida o acerto foi publicado no período da tarde desta quinta. Fux é relator de ação movida pelo governo do DF para obrigar o governo federal a participar do socorro ao BRB.

Na conciliação, foi acordado que a União não vai ajudar com recursos nem garantias, mas a operação de crédito terá fiança de grandes bancos públicos e privados. O DF, por sua vez, prestará contragarantias com o Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e do Fundo de Participação dos Estados (FPE).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

FINANÇAS - IBOVESPA SEGURA LINHA DOS 175 MIL PONTOS

Na contramão de recordes em NY, índice fecha em baixa de 0,39%. Dólar também cai
Do Estádio Conteúdo

O Ibovespa seguiu em leve enfraquecimento apesar da relativa descompressão do risco global, em meio a novos sinais de que Estados Unidos e Irã possam, enfim, estar se aproximando de um entendimento, ainda que preliminar, para o conflito que completou, nesta quinta-feira, três meses - bem além das quatro semanas inicialmente projetadas pelo presidente norte-americano, Donald Trump.

Na sessão desta quinta-feira, o índice da B3 oscilou dos 174 686,40 até os 176.627,32 em variação de quase 2 mil pontos. O giro financeiro ficou em R\$ 21,2 bilhões. Na semana, o Ibovespa cede 0,65%, colocando a perda no mês, que termina na sexta-feira para a B3, em 6,54%. No ano, sobe 8,65%.

No fechamento, o Ibovespa marcava 175.063,41 pontos, em baixa de 0,39%. Em Nova York, os principais índices se alinharam em alta de 0,05% (Dow Jones), 0,58% (S&P 500) e 0,91% (Nasdaq), todos os três nas respectivas máximas históricas de fechamento. Por aqui, o dólar encerrou em baixa de 0,57% frente à moeda brasileira, a R\$ 5,0318.

“Houve certo otimismo com a geopolítica, que animou a Europa e também os EUA. À tarde, o Caged veio mais fraco do que o imaginado para abril, o que traz menos preocupação para o Banco Central com relação à Selic, em dia em que o IGP-M não veio muito bom”, enumera Matheus Spiess, analista da Empiricus Research.

Dólar

O dólar exibiu queda firme nesta quinta-feira, alinhado ao comportamento da moeda norte-americana no exterior, mas permaneceu acima da linha de R\$ 5,03. A redução de prêmios de risco geopolítico, com sinais de avanço nas negociações entre Irã e Estados Unidos, e a leitura comportada da inflação nos EUA abriram espaço para a valorização das divisas emergentes.

Afora uma alta pontual na primeira meia hora de negócios, quando registrou máxima de R\$ 5,0753, o dólar à vista operou em terreno negativo no restante do dia. Com mínima de R\$ 5,0238, à tarde, encerrou o pregão em baixa de 0,57%, a R\$ 5,0318. A moeda norte-americana avança 1,60% ante o real em maio, após queda de 4,36% em abril. No ano, as perdas são de 8,33%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/05/2026

JUSTIÇA - TSE MARCA JULGAMENTO DE RECURSO DE CLÁUDIO CASTRO

Ex-governador do Rio foi condenado à inelegibilidade até 2030, mas tem ambição de disputar vaga no Senado

Da Agência Brasil



Castro renunciou ao mandato para cumprir o prazo de desincompatibilização para se candidatar ao Senado, mas TSE o tornou inelegível

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) marcou para o dia 2 de junho o julgamento do recurso do ex-governador do Rio de Janeiro Cláudio Castro contra a decisão do tribunal que o condenou à inelegibilidade.

No dia 23 de março, Castro foi condenado pelo TSE até 2030. Em função da condenação, o tribunal determinou a



realização de eleições indiretas para o mandato-tampão. O pleito indireto ocorre por meio dos votos de deputados da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj).

Contudo, o PSD recorreu ao Supremo Tribunal Federal (STF) e defendeu eleições diretas. No dia anterior ao julgamento, Castro renunciou ao mandato para cumprir o prazo de desincompatibilização para se candidatar ao Senado.

A medida foi vista como uma manobra para forçar a realização de eleições indiretas, e não diretas, que ocorrem pelo voto popular. O ex-governador poderia deixar o cargo até o dia 4 de abril.

O STF aguarda o julgamento do recurso no TSE para decidir se as eleições serão diretas ou indiretas. A eleição para o mandato-tampão deverá ser realizada porque a linha sucessória do estado está desfalcada.

O ex-vice-governador Thiago Pampolha deixou o cargo, em 2025, para assumir uma vaga no Tribunal de Contas do estado. Desde então, o estado não tem vice-governador. Atualmente, o presidente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, Ricardo Couto de Castro, exerce interinamente o cargo de governador do estado.

Vorcaro

Em diálogos obtidos pela Polícia Federal (PF), o então governador do Rio de Janeiro Cláudio Castro (PL) enviou agradecimentos ao banqueiro Daniel Vorcaro após ele ter bancado um jantar de R\$ 66 mil em Nova York, nos Estados Unidos.

As conversas entre os dois foram obtidas pela Polícia Federal no telefone celular do dono do Banco Master e fundamentaram a operação deflagrada na terça-feira que cumpriu busca e apreensão contra Cláudio Castro e outros alvos por suspeitas de irregularidades em aportes de R\$ 3 bilhões do Rioprevidência no Master e em fundos ligados ao banco.

Em nota, a defesa de Cláudio Castro nega que o ex-governador tenha interferido na liberação dos recursos do Rioprevidência ao Master. Trechos dos diálogos foram divulgados pela GloboNews. O Estadão teve acesso aos relatórios produzidos pela Polícia Federal com base nas conversas.

Em 11 de maio de 2023, Vorcaro enviou a Cláudio Castro o endereço do restaurante Nusr-Et Steakhouse New York, especializado em pratos de carne ao estilo mediterrâneo. Depois, Vorcaro perguntou: “Deu certo aí?”. Castro respondeu uma hora depois. “Deu sim amigo. Muito obrigado. Amigo, foi uma experiência incrível. Muito obrigado”.

De acordo com a investigação, um minuto antes desse agradecimento, Vorcaro recebeu uma mensagem no seu celular informando a cobrança de US\$ 13 mil nesse restaurante, indicando que o banqueiro pagou o jantar de Castro.

As conversas obtidas pela PF também indicam que, um ano depois, Vorcaro reservou um novo jantar com o governador no mesmo restaurante.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

JUSTIÇA - LEI DA FICHA LIMPA: GILMAR PEDE VISTA

Desta maneira, o julgamento está suspenso. Placar está em 2 votos a 0 contra alterações
Do Estadão Conteúdo

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), pediu vista e suspendeu o julgamento virtual do processo que trata das mudanças feitas pelo Congresso para flexibilizar a Lei da Ficha Limpa. A norma impede a candidatura nas eleições de políticos condenados.

Até o momento, o placar do julgamento está 2 votos a 0 contra as alterações. Os votos foram proferidos pela relatora, Cármen Lúcia, e pelo ministro Luiz Fux.

A Corte julga uma ação protocolada pela Rede Sustentabilidade para derrubar a Lei Complementar 219 de 2025, que reduziu a contagem dos prazos de inelegibilidade.

Entre as principais mudanças, a lei unificou em 12 anos o prazo máximo de inelegibilidade para políticos condenados em diversas ações por improbidade administrativa.

Se esse dispositivo for validado pela Corte, a decisão pode liberar as candidaturas de José Roberto Arruda ao governo do Direito Federal, do ex-deputado Eduardo Cunha e dos ex-governadores do Rio de Janeiro Anthony Garotinho e Sérgio Cabral.

A lei também mudou marco de contagem do prazo de inelegibilidade de oito anos para políticos condenados. Pelo texto aprovado pelo Congresso, os oito anos devem contar a partir da condenação, e não após o cumprimento da pena, como ocorre atualmente.

Não há data para retomada do julgamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

JUSTIÇA - PGR TEM 20 DIAS PARA OPINAR SOBRE CONDENAÇÃO DE BOLSONARO

Ministro Nunes Marques, do STF, abriu prazo e aguarda manifestação sobre pedido de revisão da condenação do ex-presidente

Do Estadão Conteúdo



Segundo a defesa de Jair Bolsonaro, não houve demonstração concreta de sua participação na tentativa de golpe

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Kassio Nunes Marques concedeu nesta quarta-feira, 27, prazo de 20 dias para que a Procuradoria-Geral da República (PGR) se manifeste sobre o pedido de revisão criminal apresentado pela defesa do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

Condenado a 27 anos e três meses de prisão no processo da tentativa de golpe de Estado, Bolsonaro

cumprirá pena em regime domiciliar por motivos de saúde.

A ação foi protocolada pelos advogados do ex-presidente no dia 8 de maio e busca reverter a condenação. Relator do caso, Nunes Marques afirmou que ampliou o prazo previsto no Código de Processo Penal para o parecer da PGR - de 10 dias - em razão da "complexidade do feito".

"Diante da complexidade do feito, que envolve o julgamento de ex-presidente da República, entendo necessário estender o prazo previsto para manifestação do Ministério Público Federal", escreveu.

No pedido apresentado ao STF, a defesa questiona a competência da Primeira Turma da Corte para conduzir o julgamento e alega que o caso deveria ter sido analisado pelo plenário do Supremo.

Entre os pedidos feitos ao STF, estão a anulação integral do processo e a absolvição de Bolsonaro de todos os crimes pelos quais foi condenado: organização criminosa armada, golpe de Estado, tentativa de abolição violenta do Estado Democrático de Direito, deterioração de patrimônio tombado e dano qualificado contra o patrimônio da União.



Segundo a defesa, não houve demonstração concreta de participação individual de Bolsonaro nem atos executórios que comprovassem tentativa de depor o governo democraticamente eleito com o uso de violência ou grave ameaça.

Os defensores também argumentam que não há provas de autoria, participação, instigação ou vínculo subjetivo de Bolsonaro com os executores dos ataques às sedes dos Três Poderes nos atos de 8 de janeiro de 2023.

O documento, que tem 90 páginas, requer autorização para apresentar e usar todas as provas permitidas pela lei para tentar comprovar os argumentos da defesa no processo.

Contestação

A revisão criminal é um instrumento jurídico usado para contestar condenações já transitadas em julgado, quando não há mais possibilidade de recurso. A medida é considerada excepcional e depende da demonstração de erro judiciário no julgamento original. No caso do ex-presidente, o trânsito em julgado ocorreu em novembro do ano passado.

Bolsonaro foi condenado pela Primeira Turma da Corte, formada pelos ministros Alexandre de Moraes, Flávio Dino, Cristiano Zanin e Cármen Lúcia. Conforme determina o regimento interno do Supremo, a revisão criminal deverá ser julgada pela Segunda Turma, composta por André Mendonça e Nunes Marques, ambos indicados por Bolsonaro, além de Gilmar Mendes, Dias Toffoli e Luiz Fux.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

JUSTIÇA - VENDA DE SENTENÇAS: ZANIN ESPERA DEFESAS

Ministro do STF de prazo de 15 dias para os acusados de venda de decisões do STJ

Do Estadão Conteúdo

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Cristiano Zanin determinou nesta quinta-feira, 28, a abertura do prazo de 15 dias para que os denunciados pela Procuradoria-Geral da República (PGR) em inquérito sobre venda de sentenças no Superior Tribunal de Justiça (STJ) apresentem manifestação prévia à Corte.

O relator também manteve as medidas cautelares já impostas aos investigados e autorizou a continuidade das apurações por mais 60 dias. A denúncia foi enviada ao STF na quarta-feira, 27, pelo procurador-geral da República, Paulo Gonet. Segundo a PGR, os investigados recebiam vantagens indevidas em troca de interferirem em decisões judiciais no STJ.

Depois da apresentação das defesas, caberá à Primeira Turma do STF decidir se aceita ou não a denúncia apresentada. No caso de aceite, é aberta uma ação penal em que os investigados passam a ser réus. Eles foram acusados dos crimes de corrupção, violação de sigilo e organização criminosa.

Como mostrou o Estadão, é a primeira acusação formal decorrente da investigação sobre um suposto esquema de venda de decisões no segundo maior tribunal do País.

O caso começou a ser investigado em novembro de 2024, na Operação Sisamnes. A denúncia não aponta envolvimento de ministros do STJ no esquema. Os dois servidores do STJ denunciados trabalharam nos gabinetes das ministras Nancy Andrich e Isabel Galotti.

Na denúncia, a PGR afirmou que os denunciados “integraram organização criminosa, cientes de seu propósito ilícito voltado ao pagamento e à obtenção de vantagens pecuniárias ilícitas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

JUSTÇA – OPINIÃO - A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988 E O PODER NORMATIVO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA



THIAGO BENITO ROBLES

Advogado especialista em Direito Portuário, sócio na Advocacia Ruy de Mello Miller e professor universitário

opinio@portalbenews.com.br

Existe um equívoco comum no debate trabalhista brasileiro. Muita gente trata a negociação coletiva como uma concessão do legislador, algo que a lei permite e que a lei pode restringir a qualquer momento. Essa leitura ignora uma opção deliberada do constituinte de 1988, que não apenas autorizou a negociação coletiva, mas a inseriu no núcleo dos direitos fundamentais dos trabalhadores, atribuindo-lhe poder normativo próprio, independente e irredutível à vontade do legislador ordinário.

O art. 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal reconhece as convenções e acordos coletivos de trabalho como direito fundamental do trabalhador. A palavra escolhida pelo constituinte não é “autorização” nem “permissão”. É “reconhecimento”, termo que no vocabulário jurídico-constitucional carrega um significado preciso. Reconhecer é declarar a existência de algo que preexiste ao próprio ato de reconhecer. O constituinte, ao usar essa palavra, sinalizou que a capacidade normativa dos sujeitos coletivos não deriva da lei, mas da autonomia que a própria Constituição lhes confere diretamente.

A doutrina trabalhista brasileira consolidou essa compreensão sob o princípio da criatividade jurídica da negociação coletiva. Por esse princípio, os instrumentos coletivos têm poder real de criar norma jurídica com eficácia própria, operando não como mera repetição da lei, mas como fonte autônoma de direito. Essa autonomia é reconhecida como a característica mais marcante do direito coletivo do trabalho e uma das expressões mais sofisticadas da democracia nas relações laborais.

Para compreender o alcance prático dessa autonomia, é necessário entender como a doutrina organiza a hierarquia das normas trabalhistas. O conceito de adequação setorial negociada descreve o espaço em que a negociação coletiva pode operar legitimamente. As normas trabalhistas se dividem em dois grandes grupos. O primeiro é o dos direitos absolutamente indisponíveis, que formam o que a doutrina chama de patamar civilizatório mínimo. São direitos cujo conteúdo toca a dignidade humana de forma tão direta que nenhuma negociação, por mais bem conduzida que seja, pode reduzi-los. Proibição de trabalho infantil, proteção contra discriminação e normas de saúde e segurança exemplificam esse núcleo duro. O segundo grupo é o dos direitos relativamente indisponíveis, que são aqueles que a própria Constituição ou a lei admitem sejam modulados pela negociação coletiva.

Esse arcabouço teórico foi o que orientou o Supremo Tribunal Federal no julgamento do Tema 1.046, um dos mais importantes da história recente do direito do trabalho brasileiro. A tese fixada pelo STF é direta. São constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis. O Ministro Gilmar Mendes, relator do acórdão, foi explícito ao reconhecer que a própria Constituição Federal já autoriza as normas coletivas a dispor sobre salário e jornada de trabalho, inclusive reduzindo temporariamente remuneração e alterando jornada constitucionalmente fixada. Se a Constituição admite isso, é porque enxerga na negociação coletiva uma legitimidade que o ato unilateral do empregador jamais teria.

Essa legitimidade tem um fundamento institucional preciso. O art. 8º, inciso VI, da Constituição Federal torna obrigatória a participação dos sindicatos nas negociações coletivas. Não se trata de formalidade. O constituinte exigiu a presença sindical porque compreendeu que o equilíbrio entre capital e trabalho depende de representação coletiva qualificada. O sindicato é o protagonista constitucional da negociação, o sujeito a quem a Carta Magna atribuiu a responsabilidade de traduzir os interesses difusos da categoria em norma vinculante. Sua presença é o que transforma um acordo bilateral em instrumento com força normativa para toda a categoria.

No plano internacional, esse entendimento se aprofunda. As Convenções 98 e 154 da Organização Internacional do Trabalho, incorporadas ao direito brasileiro com status supralegal, obrigam o Estado a proteger e fomentar a negociação coletiva como mecanismo preferencial de regulação das relações de trabalho. Supralegal significa que essas convenções estão acima da legislação ordinária e abaixo apenas da Constituição, o que reforça o argumento de que qualquer interpretação que esvazie o poder normativo dos instrumentos coletivos colide não apenas com a Constituição, mas também com os compromissos internacionais do Brasil.

O quadro que emerge dessa leitura é coerente e robusto. A negociação coletiva no Brasil não existe porque a Consolidação das Leis do Trabalho a regula. Ela existe porque a Constituição Federal a reconheceu como direito fundamental, a doutrina a sistematizou como fonte autônoma de normas jurídicas, o Supremo Tribunal Federal a consagrou como instrumento legítimo de modulação de direitos trabalhistas e o direito internacional a erigiu como obrigação de Estado. O legislador infraconstitucional pode disciplinar seus procedimentos, mas não pode suprimir sua essência, porque essa essência não lhe pertence. Pertence à Constituição e ao povo brasileiro!

Thiago Benito Robles escreve quinzenalmente para o BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

INTERNACIONAL - EUA DESIGNAM CV E PCC COMO ORGANIZAÇÕES TERRORISTAS

As duas principais facções do Brasil são vistas como ameaça pelo governo Trump. A decisão começa a valer dia 5 de junho

Da Agência Brasil



No início deste mês, Trump chegou a se reunir com Lula, mas não tratou sobre sua preocupação com o crime organizado

O governo dos Estados Unidos (EUA) anunciou nesta quinta-feira (28), em comunicado do Departamento de Estado, que vai designar as facções criminosas brasileiras Comando Vermelho (CV) e Primeiro Comando da Capital (PCC) como Organizações Terroristas Estrangeiras (FTO, na sigla em inglês).

Segundo o comunicado, a decisão terá validade a partir do dia 5 de junho e as medidas são adotadas com base na seção 219 da Lei de Imigração e Nacionalidade (Immigration and Nationality Act) e em uma ordem executiva do presidente Donald Trump. As designações como FTO entram em vigor após publicação no Federal Register.

O secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, ressaltou no comunicado que o CV e o PCC são duas das organizações criminosas mais violentas do Brasil.

“Juntas, elas comandam milhares de membros e têm orquestrado ataques brutais contra policiais brasileiros, autoridades públicas e civis. Sua influência e suas redes ilícitas se estendem muito além das fronteiras do Brasil, alcançando toda a nossa região e também o nosso país”, disse Rubio.

O governo brasileiro vinha tentando, nos últimos meses, evitar essa designação por avaliar que isso poderia abrir caminho para uma ação militar dos EUA no Brasil ou aplicação de sanções severas em setores econômicos e financeiros.

Risco

Na avaliação de especialistas, esta designação representa um potencial risco à soberania brasileira e pode prejudicar até mesmo esforços de cooperação investigativa entre os países, já que alteraria o

nível de sigilo das informações compartilhadas entre os órgãos de segurança dos dois países, centralizando-as na CIA [Central de Inteligência dos EUA] ou em órgãos militares.

Esta mudança poderia atrapalhar investigações conjuntas em curso e inviabilizar futuras cooperações.

Flávio

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, comemorou a decisão dos Estados Unidos. Esse foi um dos pleitos dele na reunião com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, realizada nesta semana.

“Grande dia”, escreveu Flávio em suas redes sociais, compartilhando uma publicação do secretário de Estado americano, Marco Rubio, sobre o assunto.

No início deste mês, em visita aos EUA, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva discutiu com Donald Trump, na Casa Branca, a adoção de frentes de trabalho entre os dois governos para asfixiar financeiramente as organizações criminosas transnacionais que atuam no Brasil e nos EUA. Na ocasião, segundo Lula, eles não trataram especificamente sobre facções criminosas que atuam no Brasil, como CV e PCC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026

INTERNACIONAL - CELSO AMORIM VÊ PRETEXTO PARA INTERVENÇÃO

Do Estadão Conteúdo

O assessor-chefe da Assessoria Especial da Presidência, Celso Amorim, reagiu em nota, nesta quinta-feira, 28, à classificação do Comando Vermelho e do Primeiro Comando da Capital (PCC) como organizações terroristas, por parte dos Estados Unidos. Segundo Amorim, a ação da Casa Branca não pode ser um pretexto para uma intervenção americana sobre o Brasil.

“Segurança pública é um tema fundamental para o desenvolvimento socioeconômico. Crime organizado é um mal que tem que ser combatido. Cooperação internacional é bem-vinda, especialmente em temas como lavagem de dinheiro e contrabando de armas. Pretexto para intervenção é inaceitável”, afirmou Amorim, em nota.

Nesta quinta-feira, o secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, informou que o país está designando o Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho como organizações terroristas. A decisão vai passar a valer a partir do dia 5 de junho.

“O Primeiro Comando da Capital e o Comando Vermelho são duas das organizações criminosas mais violentas do Brasil. Sua influência se estende por toda a nossa região e chega ao nosso país”, escreveu Rubio no X nesta quinta-feira.

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) é contrário à medida e o presidente se encontrou com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, no último dia 7, na intenção de desarmar essa e outras medidas americanas que impactariam o Brasil.

Nesta terça-feira, porém, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), que é candidato à Presidência como opositor de Lula, se reuniu com Trump e, segundo ele, pediu ao presidente americano a classificação do PCC e CV como organizações terroristas. A medida do Departamento de Estado ocorre dois dias após o encontro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/05/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

ENTREVISTA: CLASSIFICAÇÃO DE PCC E CV COMO TERRORISTAS PODE ATINGIR BANCOS E PIX, E GOVERNO AVALIA dar suporte às empresas, diz ministro da Fazenda

Durigan citou precedentes no México e na Colômbia, onde o Departamento de Justiça dos Estados Unidos interveio em instituições financeiras sob alegação de transferências de facções

Por Thaís Barcellos e Fabio Graner — Brasília



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, em entrevista — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Dario Durigan, disse, em entrevista ao GLOBO que a designação das facções criminosas Primeiro Comando da Capital (PCC) e o Comando Vermelho (CV) como organizações terroristas, pelos Estados Unidos, levanta preocupações econômicas para o Brasil, especialmente em relação ao Pix e ao setor financeiro, que podem atingir outros setores. Durigan alertou para o risco de sanções discricionárias do governo americano que poderiam

atingir bancos, fundos, fintechs e até mesmo a infraestrutura do Pix.

— Há um receio das instituições financeiras de sofrerem com uma discricionariedade de instrumentos de ataque (por parte dos Estados Unidos). Então, se começar a dizer que determinada instituição financeira, que determinada conta, que determinada infraestrutura como o Pix, pode ser utilizada por facções criminosas, denominadas grupos terroristas pela designação norte-americana, e começar a fazer ataque e as instituições serem alvos disso — disse Durigan. — Eu diria que isso é uma primeira preocupação mais operacional, caso haja sanções financeiras advindas como um segundo passo dessa primeira designação.

Sem entrar em detalhes, ele disse que, se for necessário, o governo dará suporte a empresas e setores, como ocorreu no tarifaço imposto pela administração Trump no ano passado. A atuação diplomática do Brasil naquele episódio, segundo o chefe da Fazenda, será o modelo a ser seguido nessa nova crise diplomática. Ou seja, não há previsão de retaliações, mas sim um esforço para explicar que a medida do governo Trump não deveria ser aplicada ao país.

— Como foi feito no tarifaço, agora nós vamos fazer o combate, nós vamos fazer o diálogo e, se for necessário, fazer a proteção do Pix, das instituições financeiras, dos empresários locais — disse. — Caso haja impacto financeiro e prejuízo financeiro injustamente causado por um ato unilateral, é possível pensar em medidas financeiras e econômicas de suporte também — afirmou, indicando que podem repetir a reação ao tarifaço no ano passado.

Ele salientou que a medida unilateral, sem respaldo em tratados internacionais, pode resultar em notificações e sanções arbitrárias contra contas e operações de instituições locais, gerando não só custos, mas também contaminando artificialmente a percepção de risco e o apetite de investidores pelo Brasil, o que atingiria toda a economia.

— Como isso pode artificialmente gerar uma percepção de maior risco no país, pode gerar artificialmente um risco, um maior custo, o que não é fato. Nós estamos caminhando bem com a economia brasileira, no momento de estabilidade, de PIB crescendo, desemprego baixo, inflação sob



controle. Um maior custo de capital do Brasil pode prejudicar o agronegócio, pode prejudicar a nossa indústria.

O ministro citou precedentes no México e na Colômbia, onde o Departamento de Justiça dos EUA interveio em instituições financeiras sob alegação de transferências de facções, chegando à liquidação de algumas delas. Essa situação serve como um alerta para o Brasil, que busca proteger sua soberania e infraestrutura crítica, como o Pix, de ataques com motivação política.

Lula deve ligar para Trump

O ministro afirmou que acredita que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve ligar para o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump. E essa interlocução deve ser buscada em nível ministerial também, mas ainda não há conversas marcadas.

Enquanto isso, comentou, empresas brasileiras com negócios nos EUA e CEOs de grandes bancos já estão reforçando suas medidas de compliance e análises jurídicas diante desse cenário. O governo brasileiro pretende dialogar com agências de rating para esclarecer a robustez de suas instituições e evitar que avaliações de risco sejam contaminadas por questões políticas.

Durigan reforçou que o compromisso do país é combater o crime organizado de maneira muito rigorosa e que o presidente Lula deixou claro ao presidente Donald Trump que o país está disposto a cooperar nessa seara.

— E, de fato, essas facções incomodam, elas geram terror para as comunidades brasileiras onde elas estão e atuam. Então é fundamental que a gente deixe muito claro o compromisso do governo, um compromisso que deve ser do país (...) Nós nunca deixamos de ter diálogo com qualquer país que seja, mas em especial os Estados Unidos, para dizer que se houver colaboração entre nações soberanas, tudo que o Brasil quer é ter mais troca, mais colaboração, mais parceria para o combate ao crime organizado. E não foi outra coisa que o presidente fez quando esteve com o Trump nos Estados Unidos, oferecendo a ele mais parceria, reconhecendo o caráter transnacional do crime organizado. Durigan foi enfático em “rechaçar esse tipo de medida” unilateral.

Segundo o ministro, durante a reunião de Lula com Trump na Casa Branca, as autoridades americanas demonstraram receptividade com as propostas brasileiras para reforçar a cooperação dos dois países no combate ao crime organizado. Ele afirmou que não houve qualquer sinalização dos americanos naquele encontro de que poderiam fazer a designação de terrorismo a essas facções e que o Brasil deixou com eles um relatório explicando porque isso não cabia. Mas lembrou que o secretário de Estado, Marco Rubio, que assina a decisão, não estava no encontro com o Brasil.

— O que importa é fazer uma cooperação para que a gente apreenda fuzil, para que a gente apreenda arma, droga sintética que vem dos Estados Unidos para cá. Importa fazer cooperação para que a gente receba essas informações de ativos que estão em Delaware (estado americano considerado paraíso fiscal), de recuperações judiciais que não são concluídas no Brasil porque não existe patrimônio dessas empresas, que estão escondidas lá. Agora, adotar medida para ter discurso eleitoral prejudicando o Brasil mais uma vez é, de fato, algo muito lamentável.

O chefe da economia criticou, sem mencionar o nome, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), com quem Trump e Rubio se reuniram poucos dias antes de adotar a medida contra o Brasil. A linha seguiu a lógica de apontar que a atuação do bolsonarista, como no tarifaço, foi contra os cidadãos e empresas brasileiras para tentar desviar o foco dos problemas decorrentes da descoberta de sua relação com o banqueiro Daniel Vorcaro, do Master.

— Nós estamos falando de um senador, que está com problema de justificativa pública de uma relação que ele teve, viajando para os Estados Unidos e, de novo, trazendo problemas para a economia brasileira, para as famílias brasileiras, para os empresários brasileiros. Isso aconteceu no tarifaço também por um motivo escuso no ano passado — afirmou. - O papel do governo agora, como foi no Tarifaço, é de proteger a soberania brasileira e defender os brasileiros, os bancos brasileiros, as instituições financeiras em geral, as fintechs, os nossos fundos, as nossas gestoras, defender a

infraestrutura do Pix, defender os empresários que eventualmente possam ser afetados com isso — completou.

Nota do governo

O governo era contra a designação, que foi tomada dois dias após o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, se reunir com o presidente Donald Trump na Casa Branca. Flávio e aliados comemoraram a iniciativa de Trump.



O ministro da Fazenda, Dario Durigan, em entrevista — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Em nota, o Palácio do Planalto disse, mais cedo, que rejeita qualquer "interferência" e que a soberania é "inegociável". O texto traz ataques à família Bolsonaro e diz que a medida foi tomada após uma "manipulação política" feita por "falsos patriotas, envolvidos com o crime organizado". O próprio presidente também se manifestou em discurso nesta manhã afirmou que as facções são "terroristas para os brasileiros e não como Trump quer".

O texto lembra ainda a ação do ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro e aliados quando o governo americano impôs o tarifaço a produtos brasileiros.

O comunicado ressalta ainda projetos do governo na área da segurança, como a Lei Antifacção, aprovada no Congresso. Uma das preocupações do Planalto é evitar que a crítica à medida adotada pelos EUA soe como um discurso que "protege bandidos", já que a esquerda historicamente é vista como mais leniente com o combate ao crime do que a direita. O governo aponta ainda possíveis riscos para o funcionamento do Pix, sem apresentar detalhes.

Depois do encontro de Lula com Trump no dia 8, o governo brasileiro considerava que a possibilidade de classificação do PCC e do CV não estava na perspectiva imediata dos americanos. Por causa do clima amistoso entre os dois presidentes, a expectativa era que um anúncio desse tipo não ocorresse. Assim, o Planalto foi pego de surpresa com a decisão de quinta-feira do Departamento de Estado dos EUA.

Na semana passada, em entrevista ao GLOBO, o ministro Wellington Lima e Silva havia dito que não via possibilidade de a medida ser adotada em um "horizonte próximo".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/05/2026

ECONOMISTAS VEEM RESILIÊNCIA DA ECONOMIA, MAS ALERTAM PARA CRESCIMENTO INSUSTENTÁVEL

Por Luciana Casemiro



Índice de desemprego em menores patamares históricos, renda em alta, isenção do IR fazenda da demanda das famílias uma das forças para o crescimento da economia — Foto: Domingos Peixoto/Agência O Globo

Os economistas enxergam no crescimento de 1,8% do PIB no primeiro trimestre, frente ao mesmo período do ano anterior, uma boa notícia, especialmente quando se observa o desempenho das economias mundo afora. No entanto, há também um sinal negativo: o recuo do



investimento pelo segundo trimestre seguido. Na comparação interanual, a queda foi de 1,4%. Resultado do aumento das incertezas, agravadas pela guerra, e do elevado patamar de juros, o encolhimento dos investimentos coloca em risco a perspectiva de um crescimento sustentado à frente.

— O ano começa bem e sugere que possamos efetivamente ter um crescimento mais próximo de 2%, como mostram as projeções de mercado, cuja mediana está em 1,9%. Mostra também uma economia resistente a choques. Passamos por diversos nos últimos anos: pandemia, Guerra da Ucrânia, tarifaço, crise climática no Rio Grande do Sul, petróleo agora. Mesmo assim, o crescimento desde 2022 tem sido acima da média dos últimos 40 anos. Então, esse PIB tem uma cara boa — diz Roberto Padovani, economista-chefe do BV.

O economista Cláudio Considera, pesquisador associado do FGV Ibre, destaca ainda que o crescimento da economia brasileira é admirável frente ao que se vê no restante do mundo: o Brasil teve o sexto maior crescimento do PIB no primeiro trimestre entre 45 países. A questão posta por Padovani é que uma das explicações para esse desempenho são os estímulos fiscais e parafiscais, que atuam em direção contrária à política monetária, podendo retardar o corte de juros, o que tem efeito perverso sobre investimentos, reforçando um cenário de desaceleração no futuro.

— A má notícia é que talvez esse crescimento não seja sustentável. Provavelmente, vamos ter uma desaceleração à frente - ressalta Padovani.

O crescimento da economia está baseado na demanda, seja das famílias, seja do governo. Desemprego nos menores níveis históricos, isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil e crescimento da renda são citados por Considera e pela economista Juliana Inhasz Kessler, do Insper, para explicar o impulso vindo das famílias. O consumo de bens duráveis cresceu 5,2%, na comparação interanual, o de semiduráveis, 4,2% e dos não duráveis, 0,3%. Além disso, em ano eleitoral, o gasto do governo tradicionalmente também cresce.

— A economia está crescendo em um cenário de política monetária bastante restritiva e de um governo gastando. A pergunta agora é se o Banco Central continuará ou não a trajetória de queda de juros. Essa é uma questão que permanece sobre a mesa. No fim do dia, o crescimento deste primeiro semestre mostra que o governo está tentando sustentar a demanda, mas a economia não decola assim. No final das contas, a gente cresce, mas em uma marcha bem forçada — avalia Juliana .

Considera trabalha com a hipótese até de o Banco Central encerrar o corte da Selic já na próxima reunião, em junho. Na melhor das hipóteses, avalia, haverá um corte 0,25, o que mantém os juros ainda em patamar altamente contracionista no país.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/05/2026

FIM DA ESCALA 6X1: SENADO TEM TRÊS PROJETOS COM MUDANÇAS NA JORNADA DE TRABALHO; VEJA DIFERENÇAS

Proposta que prevê redução para 40 horas semanais deve ser avaliada nas próximas semanas
Por Bernardo Lima — Brasília

Aprovada na quarta-feira na Câmara dos Deputados, a proposta de emenda à Constituição (PEC) que prevê o fim da escala 6x1 deve ser discutida no Senado nas próximas semanas. Além do texto da Câmara, outras duas propostas de redução da jornada de trabalho tramitam na Casa.

O presidente da Casa, Davi Alcolumbre (União-AP), vai convocar uma reunião de líderes para definir o futuro do projeto, mas já afirmou a aliados que o tema passará primeiro pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) antes de seguir ao plenário. A expectativa entre os senadores é que ela seja votada antes das eleições.



Plenário do Senado — Foto: Jonas Pereira/Agência Senado

O texto aprovado na Câmara prevê a redução da jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais, com transição de um ano. Os trabalhadores também terão direito a dois dias de folga por semana. A mudança entra em vigor 60 dias após a promulgação, ou seja, depois de aprovada também no Senado.

Redução para 36 horas

Em dezembro do ano passado, o Senado aprovou na CCJ uma proposta relatada pelo senador Rogério Correia. (PT-SE) que prevê a redução progressiva da jornada de trabalho para 36 horas semanais.

O texto prevê:

- Redução da jornada em uma hora por ano até chegar a 36 horas semanais;
- Máximo de cinco dias trabalhados por semana;
- Dois dias consecutivos de folga, preferencialmente sábado e domingo;
- Limite de oito horas diárias (que já é o previsto atualmente)

O texto ainda precisa passar por duas votações no Plenário do Senado e mais duas no da Câmara, com o voto favorável de pelo menos 49 senadores e 308 deputados.

A tendência, no entanto, é que o governo dê prioridade à PEC relatada pelo deputado Leo Prates (Republicanos-BA) que já avançou na Câmara.

Projeto da oposição

Em reação à aprovação do fim da escala 6 por 1 na Câmara, o líder da oposição no Senado, Rogério Marinho (PL-RN) apresentou nesta quinta-feira uma PEC para permitir a flexibilização da jornada de trabalho.

Pela proposta, seria possível escolher entre o regime comum previsto pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) ou um regime flexível baseado em horas trabalhadas, em que a empresa paga ao empregado somente as horas efetivamente trabalhadas.

O texto prevê que o contrato individual deve prevalecer sobre possíveis acordos coletivos. Os benefícios como FGTS, férias e 13º salário também seriam proporcionais às horas trabalhadas.

Veja detalhes do texto que avançou na Câmara

O que diz a regra geral

- A duração do trabalho normal não pode ser superior a 8 diárias e 40 horas semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho. Hoje, o limite máximo é de 44 horas semanais, seis dias por semana
- Haverá dois dias de repouso semanal remunerado, um dos quais preferencialmente aos domingos. Hoje é obrigatório um dia de descanso.
- Excepcionalmente, convenção ou acordo coletivo de trabalho poderão, inclusive para os trabalhadores sujeitos a regimes diferenciados de trabalho estabelecidos em lei ou norma regulamentadora, estabelecer regime compensatório que assegure, na média, dois dias de repouso semanal remunerado dentro do mês, garantido o usufruto de pelo menos um dos dias dentro do período máximo de uma semana de trabalho.
- Uma nova lei vai dispor sobre hipóteses e condições em que a duração do trabalho e os dias de repouso semanal remunerado poderão observar regimes diferenciados, respeitados os limites previstos na PEC.
- Não haverá redução de salários e nem de pisos salariais.

O que diz a regra de transição

- A PEC entra em vigor 60 dias após ser aprovada na Câmara e no Senado. A redução da duração do trabalho normal para 40 horas semanais será implementada de forma progressiva:
- 60 dias após a publicação da PEC, a duração do trabalho normal não excederá a 42 horas semanais;
- 12 meses depois desses 60 dias, a duração do trabalho normal não excederá a 40 horas semanais.

No prazo de 60 dias após a aprovação da PEC, convenção ou acordo coletivo de trabalho poderão ampliar a duração diária do trabalho normal para viabilizar a distribuição da duração semanal do trabalho. Ou seja, absorver as horas que estão sobrando na jornada diária.

Diferença para quem ganha mais de R\$ 21.188 por mês

- Pelo texto, ao empregado com diploma de nível superior e que receba remuneração mensal igual ou superior a 2,5 vezes o teto do INSS (hoje, o equivalente a R\$ 21.188 por mês), não se aplicam as regras relativas à duração do trabalho e ao controle da jornada. Isso poderá ser alterado por liberalidade do empregador ou se houver previsão em acordo ou convenção coletiva de trabalho.
- Isso não se aplica aos empregados públicos da administração direta e indireta de quaisquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.
- Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar as ações relativas ao tema.

Regra para quem já trabalha menos de 40 horas

- A aprovação da PEC não implicará redução proporcional das jornadas de trabalho já fixadas em patamar igual ou inferior a 40 horas semanais.

Mitigação de impactos

Uma nova lei poderá estabelecer medidas transitórias, condicionadas à manutenção de níveis de emprego, para mitigar os impactos da redução da jornada para os microempreendedores individuais, as microempresas e as empresas de pequeno porte.

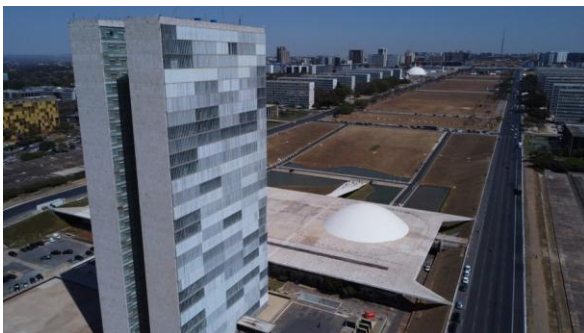
Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/05/2026

DÍVIDA PÚBLICA VAI A 80,4% DO PIB E ATINGE MAIOR PATAMAR DESDE JUNHO DE 2021, DURANTE A PANDEMIA

Passivo que abrange governo federal, INSS e governos estaduais e municipais está em R\$ 10,4 trilhões

Por Bernardo Lima — Brasília



O Congresso Nacional e a Esplanada dos Ministérios — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A dívida bruta do Brasil voltou a subir em abril e atingiu R\$ 10,4 trilhões, o que equivale a 80,4% do PIB, segundo dados do Banco Central (BC) divulgados nesta sexta-feira. Com um crescimento de 0,3 ponto percentual em relação ao mês anterior, a dívida pública está no maior nível desde junho de 2021, na pandemia,

quando o indicador alcançou 80,6% do PIB.

O cálculo leva em conta o governo federal, INSS e governos estaduais e municipais.



Este é um dos principais indicadores econômicos observados pelos investidores na avaliação da saúde das contas públicas. O pagamento da dívida está entre as maiores despesas obrigatórias do governo federal, e sua expansão reduz o espaço para gastos discricionários, os não obrigatórios, como recursos para investimento e custeio. Hoje, essas despesas de livre gasto representam menos de 10% do orçamento federal.

A expansão do passivo segue uma tendência observada também no ano passado. Em 2025, a dívida pública federal cresceu 18%, a maior alta desde 2015, superando o endividamento adquirido em 2020 (alta de 17,9%), na pandemia.

Segundo o BC, a variação mensal da dívida bruta foi puxada para cima pelos juros nominais apropriados (alta de 0,9 ponto percentual), pela variação do PIB nominal (redução de 1,5 ponto percentual), e efeito da valorização cambial (-0,2 ponto percentual).

Dívida líquida

Enquanto isso, a dívida líquida, que desconsidera os ativos do governo, subiu a 66,8% do PIB em abril, chegando a R\$ 8,8 trilhões, um crescimento de 0,6 ponto percentual em comparação com o mês anterior.

Superávit do setor público

O BC ainda divulgou o resultado fiscal do setor público consolidado, que registrou um superávit primário (quando se desconta o pagamento dos juros da dívida) de R\$ 24,6 bilhões em abril deste ano. No mesmo período do ano passado, o resultado foi de superávit de R\$ 14,1 bilhões.

O superávit acontece quando as receitas do governo com tributos e impostos são maiores que suas despesas. O mesmo acontece nos casos das empresas estatais, mas com suas receitas de serviços e produtos.

Os dados do setor público consolidado levam em conta os resultados fiscais de União, estados, municípios e empresas estatais (exceto setor financeiro e Petrobras).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/05/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

QUAIS PAÍSES JÁ REDUZIRAM A JORNADA DE TRABALHO E QUAL O REFLEXO NA ECONOMIA?

No Brasil, a proposta de Emenda à Constituição foi aprovada pela Câmara e segue para o Senado, onde precisa de 49 votos em dois turnos para ser sancionada

Por Luiz Guilherme Gerbelli

A aprovação do fim da jornada 6x1 coloca o Brasil na lista de países que implementaram semanas mais curtas de trabalho. A diferença é que boa parte deles fez uma transição mais longa que o Brasil. Na América Latina, Chile, Colômbia e México estão em pleno processo de transição.

Na quarta-feira, 27, a Câmara dos Deputados aprovou a proposta de Emenda à Constituição (PEC) que acaba com a escala 6x1 e reduz a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais. O texto segue agora para o Senado — onde precisa de, no mínimo, 49 votos para ser aprovado, também em dois turnos de votação.

Na América Latina, os exemplos mais recentes são Chile e Colômbia. Nos últimos anos, os dois países aprovaram medidas para a diminuição do número de horas trabalhadas por semana. Os



chilenos estão em um processo de redução desde 2024. A jornada saiu de 45 horas e vai alcançar 40 horas semanais até 2028.

Em março, o México se juntou a esse grupo de países e também aprovou a redução da jornada de trabalho de 48 para 40 horas, cuja implementação será concluída em 2030. No Brasil, a PEC prevê uma transição de apenas 14 meses para reduzir a jornada de trabalho de 44 horas para 40 horas semanais, o que foi considerado um prazo muito apertado para as empresas se adaptarem.

Uma das grandes preocupações, no caso brasileiro, é se a produtividade do trabalhador — que cresce muito pouco há décadas — vai aumentar e compensar o aumento de custo projetado pelos setores afetados.

O que os especialistas dizem e o mundo ensina é que a redução da jornada de trabalho precisa ser amplamente discutida entre trabalhadores e empresários e acompanhada de uma série de medidas para funcionar. Primeiro, tem de ser gradual e contar com regras claras, para as empresas terem condições de se adaptar à nova realidade. Também deve envolver alguma margem de manobra para os setores mais afetados, medidas que garantam o aumento da produtividade e, em alguns casos, existe a necessidade de algum alívio fiscal para compensar o aumento de custo.

O erro, segundo parte dos especialistas, é avaliar que a redução na jornada pode aumentar a disposição das empresas de contratar mais trabalhadores para compensar o menor número de horas trabalhadas. A reforma não é uma política de emprego, mas uma política de bem-estar, afirmam especialistas.

Na França, foi introduzida a jornada de 35 horas. A redução da jornada de trabalho no país foi uma das mais ousadas no mundo e fez parte da primeira leva de países que diminuíram o número de horas trabalhadas nas últimas décadas. A mudança ocorreu em 1998, quando a jornada foi reduzida de 39 horas, sendo implementada em 2000. Houve um alívio nas contribuições das companhias para a seguridade social.

Em Portugal, cuja jornada passou de 44 para 40 horas em 1996, os estudos mostraram que não houve criação de emprego. Ao contrário, as empresas reduziram o ritmo de contratação para lidar com o aumento de custo.

“As empresas optaram por contratar menos para compensar o aumento dos custos unitários do trabalho”, diz a pesquisadora Marta C. Lopes, do Centro de Estudos UECE/REM, da Universidade ISEG, em Lisboa.

Quando foi adotada, a mudança portuguesa não trouxe nenhum tipo de compensação para as empresas, e os salários não foram reduzidos. Segundo a pesquisadora, houve aumento de 9,2% no custo do trabalho por hora, redução de 1,7% no emprego total no quadro das empresas afetadas pela mudança e queda de 3,2% nas vendas das companhias, o que revela que elas não conseguiram sustentar o ritmo de produção com a redução da jornada semanal.

Do lado positivo, os trabalhadores desempenharam as suas funções com melhor qualidade, porque eles ficaram mais descansados, e houve uma reorganização produtiva das empresas. A produtividade cresceu 7,9%, o que ajudou a mitigar o aumento de custo do trabalho.

No fim dos anos 1990 e no início dos anos 2000, uma série de países da Europa, além de França e Portugal, aprovou mudanças legislativas para estabelecer uma jornada menor de trabalho. Foram eles:

- Itália. Em 1997, os italianos reduziram a jornada de trabalho de 48 para 40 horas semanais. A implementação começou em 1998;
- Bélgica. Em 2001, a jornada caiu de 40 para 38 horas. Também não houve queda nos salários. Como compensação, houve a redução nas contribuições para a seguridade social. A implementação começou em 2002;

- Eslovênia. Em 2002, houve a redução da jornada semanal de 42 para 40 horas. A mudança começou em 2003.

Semana de quatro dias?

Outros países estão num movimento posterior, que é a redução da jornada para apenas quatro dias.

A semana de quatro dias já foi testada, por exemplo, na Islândia, na Nova Zelândia e no Japão. Na Grã-Bretanha, houve queda de 65% no número de dias de licença médica e redução de 57% na probabilidade de um funcionário pedir demissão.

Entre os analistas, há grande preocupação com a possibilidade de que essa jornada ainda mais reduzida resulte em mais estresse para os trabalhadores. A avaliação é que o modelo de trabalho reduzido pode funcionar melhor ou pior, a depender do tipo de organização e de atividade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/05/2026

OPINIÃO - O BRASIL É O CELEIRO DO MUNDO? NÃO, MAS É PEÇA CENTRAL DO SUPERMERCADO GLOBAL

Nenhum país quer entregar sua segurança alimentar a terceiros; o Brasil é fornecedor grande, confiável e pontual de commodities em dez cadeias agroindustriais

Por Marcos Jank

“O Brasil é o maior celeiro do mundo” — e poderia ser também o maior supermercado do mundo! Ouço essas duas afirmações o tempo todo nas minhas andanças pelo País e resolvi examiná-las à luz dos dados disponíveis. As evidências revelam um quadro bem diferente das percepções usuais.

O Brasil responde por cerca de 6% da produção agropecuária mundial (em volume calórico), atrás da China (16%), dos Estados Unidos (11%) e da Índia (9%). Nas exportações, somos o segundo maior exportador mundial (US\$ 170 bilhões em 2025) — o equivalente a 9% do valor total do comércio agrícola global —, e já consolidamos nossa posição de líderes na exportação de commodities agropecuárias.

No mundo de hoje, não acredito que exista qualquer país que possa ser chamado de “celeiro do mundo”, por uma razão muito simples: nenhuma nação quer depender de outra para se alimentar.



Mais de 190 países importam commodities brasileiras Foto: AFP

Os países fazem de tudo para serem seus próprios celeiros, sem depender de importações. Basta observar que apenas 22% da produção agropecuária mundial se destina ao comércio internacional — ou seja, 78% vai para autoconsumo nos próprios países produtores. No caso do Brasil, se convertermos toda a produção agrícola em equivalente calórico, 60% permanece no país e 40% é exportado.

Seria ingenuidade imaginar que qualquer país com mais de 50 milhões de habitantes entregaria sua segurança alimentar a terceiros. Se o fizer, é porque lhe faltam de fato agricultores, recursos naturais ou tecnologia.

Basta olhar para a China, hoje o maior produtor, consumidor e importador mundial de produtos agropecuários e alimentos: compra no exterior apenas 15% do que consome — sendo a soja o principal item, com 85% de dependência externa.

É exatamente nesta lacuna que o Brasil se encaixa: fornecedor grande, confiável e pontual de commodities em dez cadeias agroindustriais que complementam os desequilíbrios globais de oferta e demanda.

Mas, se não há celeiros do mundo, o Brasil está muito mais presente nos “supermercados do mundo” do que as pessoas imaginam — e não apenas em supermercados, mas também em mercearias, açougues, serviços de alimentação, lojas de conveniência, hotéis, restaurantes e cafeterias.

É verdade que raramente encontramos produtos ou marcas do agro brasileiro nesses canais de distribuição no exterior, mas isso não significa que o setor não esteja lá. Mais de 190 países importam commodities brasileiras, que em geral se destinam às indústrias de processamento de alimentos e bebidas nos países-destino, gerando milhares de produtos e marcas finais que “carregam” insumos brasileiros em sua formulação, sem que o varejista ou o consumidor final o saibam.

Se entendermos “celeiro” como produção agropecuária e “supermercado” como vendas finais ao consumidor, o Brasil se encaixa muito mais como um pilar central do supermercado global do que como celeiro do mundo — afinal, os celeiros estão nos próprios países.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/05/2026

PETROBRAS PRETENDE DOBRAR CAPACIDADE DE FÁBRICAS DE FERTILIZANTES PARA ATENDER 75% DA DEMANDA

Segundo Magda Chambriard, decisão ainda depende de estudos, mas pode ser tomada ‘ainda neste quinquênio’; País hoje é totalmente dependente de importação do insumo

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, anunciou nesta sexta-feira, 29, que pretende dobrar a capacidade de todas as suas Fábricas de Fertilizantes (Fafens) instaladas nos Estados de Sergipe, Bahia, Paraná e a que está em construção em Mato Grosso do Sul, para tentar atingir a autossuficiência do País na produção do insumo, hoje totalmente dependente de importação.

“Estávamos pensando em mais cinco plantas e chegar a ser autossuficientes em fertilizantes nitrogenados. Cinco plantas é ótimo, mas onde é que vai ser isso? E onde é que chega o gás? Enfim, e aí eu perguntei se a gente tem espaço aqui do lado da planta de Sergipe, por que a gente não dobra essa planta aqui? Se a gente tem espaço, se a gente tem espaço na Bahia, por que a gente não dobra a planta da Bahia? E se a gente tem espaço em Mato Grosso do Sul, por que a gente não dobra a planta de Mato Grosso do Sul?”, disse Magda em discurso ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante evento na Fafen Sergipe.

Segundo ela, a decisão ainda depende de estudos, mas pode ser tomada “ainda neste quinquênio” para levar o País a atender 75% da demanda de fertilizantes nitrogenados, após o aumento da produção de gás natural pela Petrobras.



A presidente da Petrobras, Magda Chambriard Foto: Pedro Kirilos/Estadão

“Aproveitando o aumento da produção de gás natural proporcionado pela Petrobras, talvez consiga chegar a cerca de 70%, 75% dos fertilizantes nitrogenados que o Brasil precisa. Agora, a nossa meta vai ser buscar a autossuficiência de fertilizantes nitrogenados”, disse a executiva, destacando que em Sergipe também existe potássio, que também é insumo para fertilizantes.

Magda disse ainda que gostaria de explorar urânio, mineral às vezes associado ao potássio, e minerais críticos, em um momento em que o presidente Lula busca soberania nesse setor, mas não deu detalhes.

“Eu gosto da ideia de explorar potássio. Gosto da ideia de explorar minerais críticos. Gosto da ideia de fazer urânio. Gosto da ideia de ser uma empresa de energia cada vez maior”, disse Magda, admitindo que no momento a estatal não tem objeto social hoje para fazer mineração. “Tínhamos a Petromisa, mas, num passado recente, esse objeto social deixou de integrar o objeto social da Petrobras. Podemos retomar isso. Vai fazer parte de um esforço da Petrobras e depende de toda a sociedade brasileira realmente querer isso”, afirmou.

O diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, também diretor interino de Transição Energética e Sustentabilidade, afirmou que a estatal conseguiu avançar em fertilizantes porque elevou a produção de gás natural. “Hoje já estamos processando 52 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia”, disse.

No evento em Sergipe, a estatal anunciou investimentos de R\$ 72,5 bilhões no Estado nos próximos cinco anos. Os recursos já estavam previstos no Plano de Negócios da companhia para o período 2026-2030.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 29/05/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

A ENERGIA EÓLICA OFFSHORE NO CONTEXTO DA TRANSIÇÃO E SEGURANÇA ENERGÉTICA

Embora ainda não haja nenhuma planta eólica offshore em operação no Brasil, se observa um forte senso de oportunidade para o desenvolvimento dessa fonte no país

Por Nivalde de Castro e Sérgio Augusto Gomes Coelho



— Foto: *Norbert Pietsch/Pixabay*

A guerra contra o Irã mostrou a grande fragilidade do mundo em relação à segurança energética, que está determinando impactos significativos sobre a economia global. Neste sentido, o conflito tem comprometido tanto a produção de petróleo, em razão da destruição de infraestruturas de armazenamento e de refino, mas principalmente quanto ao transporte de petróleo e gás natural, devido às restrições impostas à circulação de navios pelo Estreito de Ormuz, rota marítima por onde transita aproximadamente 20% de todo o petróleo e gás natural liquefeito (GNL) consumidos no mundo.

Esses recursos energéticos são fundamentais na geração de eletricidade e na produção de bens e serviços, em especial para os segmentos de transportes e para o fornecimento de insumos à indústria petroquímica. Dessa forma, a guerra deflagrada pelos EUA e por Israel na região do Golfo Pérsico intensifica os riscos de desabastecimento, provoca o aumento dos custos e preços finais e configura um cenário de desaceleração econômica em escala mundial, impactando principalmente os países importadores desses combustíveis fósseis, com destaque para China, Índia, Japão e Europa.

Embora, a partir de 2017, o Brasil tenha alcançado a condição de exportador líquido de petróleo, motivada pela produção nas camadas do pré-sal, o país não está completamente blindado às



externalidades negativas do conflito, por ser importador de diesel, gasolina e fertilizantes. Nesse contexto, a elevação dos preços internacionais desses recursos energéticos produz impactos na economia nacional, em função do aumento dos custos logísticos e repercute sobre diversos setores. Assim, verifica-se um aumento na pressão inflacionária e o comprometimento do crescimento econômico, em razão da maior lentidão na trajetória de redução da taxa básica de juros pelo Banco Central.

A partir deste complexo cenário energético e econômico, o presente artigo tem por objetivo examinar, em uma perspectiva de médio e longo prazo, o desenvolvimento do segmento de geração eólica offshore no país, por se tratar de uma tecnologia com potencial para aumentar a resiliência energética do Brasil, ampliar ainda mais o grau de participação das fontes limpas na matriz elétrica nacional e desenvolver uma nova cadeia produtiva muito articulada com a cadeia de exploração de petróleo e gás natural.

A energia eólica offshore é uma tecnologia madura. O primeiro parque do mundo foi instalado na Dinamarca em 1994, o Vindeby Offshore Wind Park, e descomissionado, em 2017, após 25 anos de operação. Em 2025, a capacidade instalada mundial dessa fonte atingiu de 92 GW. A China, considerando a sua estratégia de reduzir as emissões de gases de efeito estufa e, principalmente, aumentar a segurança energética, ocupa a primeira posição mundial, com aproximadamente 48 GW instalados, o que representa cerca de 52% da capacidade global. O Reino Unido, por razões óbvias se posiciona em segundo lugar, com cerca de 17 GW, equivalentes a 18,4% do total mundial.

Deve-se pontuar que, embora essa tecnologia ainda não seja tão competitiva em termos econômicos em comparação com outras fontes, é possível observar que o seu custo nivelado de energia (LCOE), impulsionado por inovações tecnológicas e ganhos de escala, vem caindo ao longo do tempo e apresenta uma redução de 62% nos últimos 15 anos, que segundo o relatório da International Renewable Energy Agency, o LCOE das eólicas offshore saiu de US\$ 208/MWh, em 2010, para US\$ 79/MWh, em 2024.

Embora ainda não haja nenhuma planta eólica offshore em operação no Brasil, se observa um forte senso de oportunidade para o desenvolvimento dessa fonte no país. Assim, no médio prazo, pode-se assinalar que as eólicas offshore serão um vetor estratégico promissor diante das vantagens competitivas do Brasil, em razão do gigantesco potencial decorrente da dimensão continental da costa marítima brasileira, do cenário global de transição energética, que busca aumentar a segurança de suprimento frente às incertezas do mercado mundial de petróleo e gás natural, e, não menos importante, dos compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris para a redução das emissões de gases de efeito estufa.

De acordo com o Banco Mundial, o Brasil detém um dos melhores recursos potenciais de energia eólica offshore do mundo, com capacidade técnica superior estimado em 1.200 GW. Desse total, aproximadamente 480 GW correspondem a projetos com fundações fixas, em águas com profundidade inferior a 70 metros, enquanto cerca de 748 GW estão associados a tecnologias de fundação flutuante, destinadas a águas mais profundas, entre 70 e 1.000 metros.

Além da elevada qualidade de seus recursos eólicos, o Brasil possui um extenso litoral, de aproximadamente 7.400 km de extensão, e baixa incidência de furacões, fator que reduz os riscos operacionais e contribui para a diminuição dos custos dos projetos. Soma-se a isso a consolidada experiência nacional nas atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural em ambiente offshore, o que proporciona importantes sinergias para o desenvolvimento da cadeia produtiva das eólicas offshore, relacionadas com a infraestrutura portuária e a disponibilidade de embarcações especializadas que poderão ser utilizadas para instalação, operação e manutenção de futuros parques. Nesta direção, destaca-se a existência de 59 projetos em processo de licenciamento ambiental no Ibama, totalizando, aproximadamente, 134 GW de potência, dos quais 32 GW na Região Nordeste, 18 GW na Região Sul e 9 GW na Região Sudeste.

Retornando ao contexto da transição energética mundial, que define cenários e parâmetros para a fonte eólica offshore, o Global Energy Review 2026, da International Energy Agency (IEA), constatou

que a demanda mundial por petróleo continua em crescimento, porém em ritmo progressivamente menor. Em contrapartida, a eletricidade, com crescente participação das fontes renováveis, vem assumindo um papel central na expansão do consumo energético global, levando o relatório a caracterizar o ano de 2025 como o início da “Era da Eletricidade”.

Nesse contexto de crescente eletrificação da economia e de transição para fontes energéticas de baixo carbono, a geração eólica offshore poderá desempenhar, a médio e longo prazos, um papel estratégico, por exemplo, na produção de hidrogênio de baixo carbono destinado à eletrificação de processos industriais. Esse movimento de neointustrialização impulsionará a descarbonização de setores de difícil abatimento (hard-to-abate), como siderurgia, cimento e petroquímica, contribuindo para a redução das emissões de gases de efeito estufa e para o fortalecimento da competitividade da indústria brasileira no cenário internacional.

- Entre os desafios e barreiras para a incorporação da geração eólica offshore no Brasil, merecem ser destacados:
- A consolidação de um marco regulatório robusto capaz de atrair investimentos de capital intensivo e longo prazo de maturação;
- O desenvolvimento de uma cadeia de suprimentos, a partir de estudos e de uma política industrial, que considere o aumento gradativo de componentes nacionais;
- Estudos focados no reforço e na interação da infraestrutura de transmissão de energia elétrica; e
- A sistematização e a adequação dos procedimentos de licenciamento ambiental.

Por outro lado, constata-se avanços significativos promovidos por diferentes órgãos, instituições e entidades governamentais. Entre os avanços, se destacam a publicação da Lei nº 15.097/2025, que institui o marco legal das eólicas offshore, a aprovação, pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), das diretrizes para a regulamentação do setor (Resolução CNPE nº 1/2026), a publicação do Termo de Referência para o licenciamento ambiental de projetos eólicos offshore pelo Ibama, bem como a divulgação, pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), do Roadmap de Eólica Offshore, uma nota técnica que aborda a metodologia de seleção de áreas para a sua instalação.

Outra iniciativa relevante foi a criação, em 2025, da Coalisão Eólica Marinha (CEM), uma plataforma desenvolvida por empresas globais do setor, apoiada pelo Global Wind Energy Council (GWEC), para contribuir com o desenvolvimento da cadeia produtiva e de políticas públicas relacionadas à energia eólica offshore no Brasil. A iniciativa reúne desenvolvedores, fabricantes, portos, financiadores, centros de pesquisa, governos, comunidades costeiras e organizações da sociedade civil em torno dos objetivos de alinhar esforços e construir um entendimento compartilhado sobre o setor.

Neste cenário de avanços na construção das bases institucionais, econômicas e políticas da energia eólica offshore no Brasil, a atenção concentra-se na definição das regras para a cessão de áreas marítimas destinadas à realização de estudos prévios, necessários à avaliação de viabilidade técnica, econômica e socioambiental dos futuros projetos. Com o objetivo de testar essa tecnologia na prática, três Estados brasileiros foram pioneiros com o desenvolvimento de projetos-piloto:

- Rio de Janeiro, fruto de uma parceria entre a Petrobrás, o Porto do Açu e o Governo do Estado;
- Rio Grande do Norte, com um projeto liderado pelo Instituto Senai de Inovação Energias Renováveis (ISI-ER); e
- Rio Grande do Sul, com o projeto denominado Aura Sul Wind.

Nestes termos, pode-se concluir que, diante do cenário de crescente instabilidade geopolítica e de insegurança energética global, as perspectivas para o desenvolvimento da energia eólica offshore no

Brasil se mostram favoráveis no horizonte de médio e longo prazo. A combinação entre abundância de recursos de energia eólica, extensa faixa litorânea, experiência consolidada em operações offshore e avanço do marco regulatório, o país tem condições de assumir uma posição estratégica para o desenvolvimento dessa nova fronteira de investimento em energias renováveis.

Nivalde de Castro é professor do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador geral do Gesel - Grupo de Estudos do Setor Elétrico.

Sérgio Augusto Gomes Coelho é pesquisador associado do Gesel. Foi subsecretário adjunto de Energia na Secretaria de Energia e Economia do Mar do Estado do RJ no período de julho de 2023 a abril de 2026.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/05/2026

PF ENVIA A PGR PARECER PARA INVESTIGAR REMESSA DE VORCARO AOS EUA A PEDIDO DE FLÁVIO

Polícia Federal aponta necessidade de apurar envio de R\$ 61 milhões e destino dos valores
Por Mateus Coutinho, Valor — Brasília



Senador Flávio Bolsonaro — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

A Polícia Federal enviou nesta semana para a Procuradoria-Geral da República (PGR) um parecer favorável à abertura de investigação contra o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ) pelo episódio em que ele aparece pedindo dinheiro ao ex-banqueiro Daniel Vorcaro para financiar o filme “Dark Horse”, sobre a trajetória do ex-presidente Jair Bolsonaro. O Valor apurou com fontes a par do caso que a medida foi tomada em um dos pedidos de investigação

protocolados na Polícia Federal por políticos e advogados após o episódio ser revelado pelo site Intercept Brasil.

Como se trata de um senador da República a PF enviou a avaliação para a PGR também analisar os fatos. Nestes casos, cabe ao Supremo Tribunal Federal (STF) autorizar a investigação. A expectativa é de que, como o episódio envolve Vorcaro, o caso fique sob a responsabilidade do ministro André Mendonça, relator das ações relacionadas às investigações do Master.

Quando a PF recebe representações deste tipo, a corregedoria da corporação avalia se a representação possui elementos suficientes para se abrir uma investigação a partir de um parecer técnico feito por outras áreas da corporação. No caso dos repasses solicitados por Flávio, a PF considera haver elementos que justifiquem a apuração das suspeitas e dos personagens envolvidos. A avaliação inicial seria de que a forma da remessa de valores e os objetivos dela precisam ser apurados.

Teria chamado atenção da PF, além do alto valor enviado por Vorcaro aos EUA, de R\$ 61 milhões, o fato de que parte significativa do filme foi gravado no Brasil, enquanto o dinheiro era enviado para o exterior. Uma das linhas de investigação é apurar se os recursos teriam sido destinados a financiar a permanência de Eduardo Bolsonaro nos EUA. O ex-deputado foi para o país no ano passado e é réu no Supremo acusado de coação no curso do processo por ter atuado para que os Estados Unidos aplicassem sanções econômicas, como o tarifaço, e contra autoridades brasileiras como forma de pressionar o Poder Judiciário a não condenar seu pai, Jair Bolsonaro, por tentativa de golpe.

A atuação do ex-deputado não impediu a condenação de Bolsonaro, que hoje cumpre pena em regime fechado. Na avaliação inicial da PF, caso se comprove que os recursos de Vorcaro teriam mesmo financiado Eduardo, as pessoas envolvidas podem ser enquadradas por terem colaborado com o crime de coação. Também há suspeita de evasão de divisas, que pode ser investigada caso seja aberto um inquérito policial.

Em outra frente, nessa semana o ministro Alexandre de Moraes deu cinco dias para a PGR se manifestar sobre um pedido para incluir Flávio e Jair Bolsonaro no inquérito sobre a atuação de Eduardo nos EUA. Moraes é o relator no STF da ação em que Eduardo é réu. A solicitação para ampliar o escopo das investigações foi apresentada pelo deputado federal Lindbergh Farias (PT-RJ) após a reportagem do Intercept Brasil.

O procurador-geral da República, Paulo Gonet, ainda não se manifestou. Procurada, a assessoria de Flávio ainda não se manifestou. O Valor tenta contato com Eduardo Bolsonaro.

Quando as mensagens com pedido de dinheiro a Vorcaro vieram a público, Flávio confirmou ter feito a solicitação, mas negou haver irregularidades e assegurou que os valores foram repassados integralmente para o filme. O senador prometeu apresentar o contrato da produtora responsável pelo filme e a comprovação dos gastos. Ele e Eduardo negaram ter usado o dinheiro para custeio de despesas pessoais nos EUA.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/05/2026

EXCLUSIVO: RAÍZEN AVANÇA EM NEGOCIAÇÕES E PODE TER ACORDO ATÉ O FIM DE SEMANA, DIZEM FONTES

A companhia negocia dívidas de R\$ 65 bilhões

Por Fernanda Guimarães, Valor — São Paulo



— Foto: Victor Moriyama/Bloomberg

A Raízen vai manter hoje ao longo do dia uma agenda intensiva de interações com seus credores na tentativa de fechar até o fim de semana o acordo para fechar o plano de sua recuperação extrajudicial, apurou o Valor com fontes próximas ao processo. A companhia negocia dívidas de R\$ 65 bilhões.

No momento todos os credores estão sentados na mesa, incluindo os detentores de papéis da dívida externa ("bondholders"), que em um determinado momento tinham se afastado por não concordarem com os termos da proposta trazida pela companhia. Os credores bancários e os do mercado de renda fixa local, incluindo os debenturistas e detentores dos certificados de recebíveis agrícolas (CRAs), estão alinhados, disseram fontes.

Em linhas gerais, o plano a ser apresentado é próximo daquele divulgado ao mercado pela empresa nesta semana. A conversão será de 45% da dívida em participação acionária. O restante será alongado em uma nova dívida. Após pressão dos "bondholders", houve uma pequena melhora das taxas para algo em torno de 8%, disseram fontes.

A Shell, acionista da Raízen ao lado da Cosan, fará um aporte de R\$ 3,5 bilhões. O aporte de Rubens Ometto, dono da Cosan, de R\$ 500 milhões não é esperado, conforme antecipou o Valor. Nos documentos apresentados pela companhia a Raízen colocou essa injeção de capital como possível.

Para aprovar o plano a companhia precisa do sinal verde dos detentores de ao menos 50% do volume da dívida. O prazo para um acordo é bastante curto e precisa ser fechado e protocolado até 08 de junho.

Dentre outros termos está a previsão de cisão da companhia, a Raízen Energia e a Raízen Combustíveis. Procurada, a Raízen não havia comentado até a publicação desta nota.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data: 29/05/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NAVVIK INICIOU OPERAÇÃO INDEPENDENTE APÓS DESVINCULAÇÃO DO GRUPO MAERSK

Da Redação *Offshore* 29/05/2026 - 19:54



A NAVVIK encerrou oficialmente, no começo de maio, a utilização do nome Maersk Supply Service. O movimento concluiu a desvinculação do grupo A.P. Moller-Maersk e o início da operação integralmente independente após a mudança do controle acionário. A operação brasileira da Maersk Supply Service foi adquirida por um consórcio liderado pela ASM Texas Corp, administrador por Tarik Darian e Omar Darian, e pela FV Star One Limited, administrada por Heitor Gioppo.

Sob capital e liderança brasileiros, a NAVVIK iniciou uma fase com identidade própria que visa conservar a imagem construída após décadas de atividades no setor offshore, com soluções marítimas e suporte à indústria de energia. A repaginação da empresa tem como objetivo estruturar uma marca capaz de sustentar credibilidade, clareza e continuidade em um mercado altamente técnico, regulado e intensivo em reputação.

“O projeto não era apenas criar um novo nome. Era reconstruir uma percepção de confiança em um momento de transição extremamente delicado. Era preciso desenvolver uma marca com legitimidade própria, preparada para operar em um setor onde reputação e clareza e estratégia são ativos fundamentais”, explicou Gabriela Sterenberg, fundadora e CEO da Artesania, que já atuava na estratégia de comunicação da operação brasileira ao longo dos últimos dois anos.

O principal desafio do projeto de rebranding, segundo Gabriela, foi conduzir uma ruptura completa em relação à marca anterior, eliminando associações jurídicas, visuais e simbólicas, sem perder atributos já consolidados no mercado offshore. O nome nasceu da combinação de conceitos ligados à navegação e porto seguro, traduzindo o papel da empresa em operações complexas e ambientes de alta exigência.

Na transição, Tarik Darian assumiu a posição de executive chairman, atuando em estreita colaboração com a equipe de liderança para aprofundar seu conhecimento sobre as operações ao longo dos últimos meses. Em comunicado, ele declarou que a aquisição da Maersk Supply Service é motivo de realização para ele e sua família. “Somos todos do setor marítimo, e o respeito e a admiração pelo que a companhia construiu aqui foram determinantes para nossa decisão de participar desta operação. (...) A nova companhia preservará seu DNA potencializado pela força da equipe do Brasil”, afirmou Tarik Darian.

Os executivos ressaltaram que a prioridade será a continuidade dos negócios e que a companhia seguirá operando normalmente, honrando todos os contratos e compromissos vigentes, sem previsão de alterações nas operações do dia-a-dia ou na estrutura organizacional em decorrência da transação.

Frota

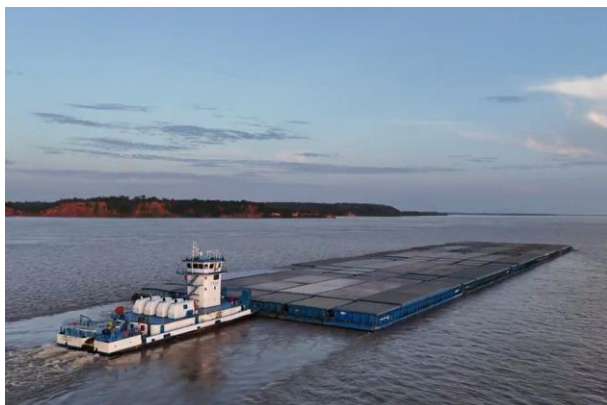
De acordo com o último relatório do Syndarma/Abeam, a frota da Maersk conta com um total de 8 embarcações de apoio marítimo, sendo 5 AHTS (manuseio de âncoras) — três de 23.000, um de 15.000 e outro de 18.000, além de 2 PSVs 4.500 (transporte de suprimentos) e um MPSV (multipropósito). Quatro unidades são de bandeiras estrangeiras e quatro de bandeira brasileira, das quais duas vias REB (Registro Especial Brasileiro). Os dados da publicação têm como base março de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2026

COMBOIO FLUVIAL MOVIMENTA 62 MIL/TON DE GRÃOS POR VIAGEM VIA REGIÃO DOS ESTREITOS

Da Redação Navegação 29/05/2026 - 19:28



Um ano após o início da operação de um dos maiores comboios fluviais do transporte de grãos do país em volume de carga, o grupo Bertolini busca fortalecer conexões com operadores logísticos, tradings, empresas do agronegócio e parceiros da cadeia de infraestrutura e navegação. A estrutura de integração rodofluvial foi realocada e passa atualmente por uma área restrita conhecida como região dos Estreitos, transportando 62,5 mil toneladas por viagem de Miritituba a Vila do Conde, no Pará. De acordo com a empresa, a capacidade é aproximadamente 25% superior à de operações similares, tendo permitido

aumentar, de 20 para 30, o número de barcas no comboio.

O comboio 'Bertolini CL' é equipado com quatro motores de 12 cilindros da Mitsubishi Marine, de 1180 hp cada. Cada operação equivale a retirar das estradas 1.250 caminhões por viagem, por meio de uma das principais rotas de exportação da soja produzida no cerrado brasileiro. Os grãos percorrem corredores hidroviários pela margem sul do Amazonas até terminais estratégicos em Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Porto Velho (RO) e Belém (PA), onde são armazenados e posteriormente transferidos para navios de exportação.

“É um dos exemplos mais robustos do crescimento da integração rodofluvial no Brasil, modelo logístico que vem ganhando protagonismo, afinal reduz custos, amplia eficiência operacional e diminui impactos ambientais”, destacou o diretor industrial do grupo Bertolini, Flávio Silveira. O 'Bertolini CL', apresentado em um evento em Manaus nesta semana, foi construído no estaleiro Beconal, que pertence ao grupo, e possui aproximadamente 450 toneladas de porte bruto.

O líder de negócios marítimos da Mitsubishi Marine, Rodrigo Teixeira, destacou que o projeto tem como diferencial motores que possuem instalação simples e facilidade na manutenção e operação. A empresa responsável pela motorização da embarcação tem parceria com a Bertolini desde 2006. “Este é um momento histórico para o transporte fluvial no Brasil. Com a parceria, estamos redefinindo os padrões de eficiência e desempenho no setor”, avaliou Teixeira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2026

CONSULTORIAS VERIFICAM PRESSÃO POR ALTA DOS FRETES E RISCOS DE FALTA DE PORTA-CONTÊINERES PARA ATENDER DEMANDA GLOBAL

Da Redação Navegação 29/05/2026 - 18:35



Consultorias especializadas em transporte marítimo e em cotação de fretes identificaram pressão por aumentos das tarifas e possibilidade de esgotamento da oferta para movimentação de contêineres. Os problemas estão sendo causados pelas consequências da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã, com a suspensão da navegação pelo Estreito de Ormuz, insegurança no Mar Vermelho e antecipação de pedidos de reservas em navios por exportadores, com demandas antecipadas de cargas para a Europa e a América do Norte.

A consultoria Seko Logistics, por exemplo, avaliou que há possibilidade de alta temporada antecipada por proprietários de cargas preocupados com questões geopolíticas e dificuldades em obter combustíveis marítimos. De acordo com a análise da empresa, o espaço disponível para cargas oriundas da China e do Sudeste Asiático está extremamente limitado, e a maioria dos navios está com espaços totalmente reservados até o fim de junho.

Segundo a Seko, está sendo verificada combinação de pressão sobre a oferta e aumento da demanda. Ela explicou que os desvios de rotas devido à insegurança no Mar Vermelho prolongam os tempos de trânsito e afetam a capacidade disponível ao mesmo tempo em que importadores europeus e americanos antecipam reservar para evitar possíveis aumentos de tarifas e de interrupções operacionais no segundo semestre.

A Drewry também relatou ter observado tendência de alta temporada antecipada nas rotas transpacíficas entre a Ásia e as Américas. A consultoria indicou que os mercados de carga containerizada Leste-Oeste "estão se fortalecendo, já que a alta temporada chega mais cedo este ano do que o habitual".

De acordo com a consultoria, as taxas spot já refletem esse cenário, e o Índice Mundial de Contêineres da Drewry subiu 3%, para 2.800 dólares por FEU. Na rota Ásia-Europa, as taxas entre Xangai, na China, e Roterdã, na Holanda, também aumentaram 3% e chegaram a 2.861 por FEU, enquanto entre Xangai e Gênova, na Itália, subiram 4%, para 4.253 dólares por FEU. Na ligação entre Xangai e Nova Iorque, nos Estados Unidos, o aumento foi maior, de 6%, para 4.597 dólares por FEU.

A consultoria explicou que a movimentação, com antecipação da demanda para junho, é motivada pelo desejo de evitar o reajuste no preço do combustível marítimo, previsto para 1º de julho, e que a situação está impulsionando maiores fluxos de carga. Indicou ainda que as tensões geopolíticas no Oriente Médio afetam o sentimento do mercado, diante dos riscos de mais altas no preço do combustível marítimo e de imposição de novas sobretaxas pelas empresas de navegação.

A preocupação se agrava porque companhias de transporte marítimo começaram a repassar aos clientes o aumento de custos com combustíveis e distâncias maiores. A Hapag-Lloyd, por exemplo, anunciou a aplicação a partir de 8 de junho de sobretaxa de alta temporada de 1.000 dólares por FEU em rotas da Ásia para a Europa, e a CMA CGM informou que fará o mesmo já a partir desta segunda-feira, 1º de junho.

A avaliação da consultoria Freightos também é de que proprietários de cargas podem estar reservando espaços com antecedência para evitar esses aumentos. A plataforma afirmou que as companhias de navegação anunciaram aumentos adicionais de tarifas gerais (GRIs) e sobretaxas de alta temporada (PSS) que variam de 600 dólares por FEU a mais de 1.000 dólares por FEU.

Segundo Judah Levine, chefe de pesquisa da Freightos, mesmo que o Estreito de Ormuz seja reaberto logo, o impacto nos custos logísticos poderá durar vários meses. "Embora a retomada do

fluxo de petróleo pelo estreito leve à queda dos preços do petróleo bruto, o retorno aos níveis de oferta e preços pré-guerra levará meses, e a recuperação de produtos refinados, como combustível marítimo e querosene de aviação, provavelmente levará ainda mais tempo”, observou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2026

PETROBRAS PREVÊ MAIS DE R\$ 70 BILHÕES PARA FPSOS E DESCOMISSIONAMENTO EM SERGIPE

Da Redação Offshore 29/05/2026 - 16:06



A Petrobras assinou, nesta sexta-feira (29), com a SBM Offshore contratos pelos quais investirá cerca de R\$ 60 bilhões para a construção de duas unidades de produção de petróleo e gás do tipo FPSO, Seap I e Seap II, como parte o projeto Sergipe Águas Profundas. Pelo acordo, a petroleira será a dona das unidades, enquanto a parceira, além do projeto, da fabricação e da montagem, será responsável pela operação e pela manutenção pelo período de 78 meses.

De acordo com a Petrobras, Seap-II (P-87), terá capacidade para produzir 120 mil barris de petróleo e processar 12 milhões de metros cúbicos (m³) de gás natural diariamente, com início da produção previsto para 2030. O projeto prevê a exploração de jazidas de óleo leve de boa qualidade e gás não associado com baixo teor de contaminantes, a cerca de 80 quilômetros da costa.

A outra plataforma contratada, Seap-I (P-81), poderá produzir 120 mil barris de petróleo e processar 10 milhões de m³ de gás natural por dia, com previsão de a produção ser iniciada em 2031 em jazidas também de óleo leve de boa qualidade e de gás não associado com baixo teor de contaminantes. A unidade será instalada a aproximadamente 100 quilômetros da costa.

A petroleira informou que os FPSOs serão conectados a um gasoduto de escoamento com cerca de 134 quilômetros de extensão, sendo 111 quilômetros no mar e 23 quilômetros em terra. A avaliação da empresa é de que, além de aumentar sua capacidade de exploração offshore, as unidades, cuja produção total prevista supera um bilhão de barris, representarão o início do desenvolvimento de nova fronteira de produção de óleo e gás no Nordeste. “Seap transforma Sergipe no maior estado produtor do Nordeste”, afirmou a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, que esteve em agenda em Sergipe.

Descomissionamento

Além do investimento nos dois novos FPSOs, a petroleira anunciou que, até 2035, aportará cerca de R\$ 12,5 bilhões no descomissionamento de 26 plataformas de petróleo em águas rasas de Sergipe. O processo, iniciado no final de 2025, abrange o tamponamento de 169 poços e remoção de estruturas, gerando cerca de 950 empregos diretos e demandas na cadeia de suprimentos local.

Os anúncios, com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, foram feitos durante visita à Fábrica de Fertilizantes Nitrogenados de Sergipe (Fafen), na cidade de Laranjeiras, que, após investimentos de R\$ 60 milhões da Petrobras, voltou a produzir amônia em dezembro de 2025 e iniciou a produção de ureia em janeiro de 2026. A unidade, que produz amônia, ureia perolada e granulada, tem capacidade de produção de 1.800 toneladas diárias de ureia, equivalentes a aproximadamente 7% da demanda nacional, e gera 530 empregos diretos e cerca de 1.500 empregos indiretos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2026

SAAM CONCLUI COMPRA DA INTERTUG E FORTALECE ATUAÇÃO NAS AMÉRICAS

Da Redação Portos e logística 29/05/2026 - 16:14



A empresa de apoio portuário Saam anunciou, nesta sexta-feira (29), que comprou o controle total das empresas do grupo Intertug que operam na Colômbia e no México. De acordo com a empresa, ela já tinha participação de 70% nas duas empresas e investiu US\$ 30,5 milhões para adquirir os 30% restantes. A operadora iniciou sua participação na Intertug em 2021, o representou sua entrada no mercado colombiano.

Agora, com a compra dos demais 30% de participação, a empresa passa a atuar também no México. O CEO da Saam, Hernán Gómez, explicou que o investimento faz parte do plano de crescimento até 2030 e consolida sua liderança em serviços de reboque portuário nas Américas.

De acordo com a empresa, sua divisão Saam Towage conta com frota de mais de 200 rebocadores e opera em 90 portos, com média anual de 155 mil operações. Os serviços prestados incluem suporte a porta-contêineres, petroleiros, graneleiros, navios ro-ro e navios de gás natural liquefeito (GNL), além de apoio à exploração de petróleo offshore e a desenvolvimento de terminais de gás natural.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/05/2026

PROJETO DE TERMINAL DE PASSAGEIROS E CARGAS ESSENCIAIS NO AM TEM R\$ 876 MILHÕES DE INVESTIMENTOS PREVISTOS

Da Redação Portos e logística 28/05/2026 - 23:18



O governo federal apresentou, na última quarta-feira (27), no Amazonas, o projeto do Terminal Manaus Moderna, que 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. O contrato das obras foi assinado em março deste ano, e a conclusão está prevista para 2029, com previsão de R\$ 875,9 milhões em investimentos previstos no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

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. O empreendimento é conduzido pelo Ministério de Portos e Aeroportos em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Durante a apresentação, o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, afirmou que a obra é estratégica para a integração e o desenvolvimento da região amazônica, representando um 'novo padrão' para a infraestrutura hidroviária local. Ele acompanhou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em agendas no Amazonas relacionadas a investimentos em infraestrutura naval, logística hidroviária e desenvolvimento regional.

“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”, destacou Franca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/05/2026

COMPLEXO DE SUAPE INAUGURA MOTOR MOVIDO A ETANOL PARA GERAÇÃO TERMELÉTRICA

Da Redação Portos e logística 28/05/2026 - 21:40



A Suape Energia, localizada no complexo industrial portuário pernambucano, finalizou, nesta quinta-feira (28), a implantação do Projeto Etanol, que contempla um motor movido quase exclusivamente a etanol voltado à geração térmica de energia. O projeto foi desenvolvido em parceria com a Wärtsilä Energy. A conclusão da implantação marca uma etapa importante do projeto, que agora avança para fase operacional e futura validação tecnológica da solução em ambiente real.

A Energética Suape II S.A. é uma sociedade de propósito específico (SPE) responsável pela operação da

UTE Suape II, maior termelétrica a óleo combustível do Brasil, com capacidade instalada de 381,2 MW. O evento reuniu representantes do setor sucroalcooleiro, autoridades públicas, integrantes do governo de Pernambuco, Porto de Suape, Empresa de Pesquisa Energética (EPE), além de executivos e especialistas do setor elétrico e energético.

Durante a cerimônia, os porta-vozes destacaram o potencial do etanol como combustível estratégico para a geração elétrica, os impactos positivos para a cadeia produtiva da cana-de-açúcar e as oportunidades que a tecnologia pode abrir para o desenvolvimento de soluções energéticas mais limpas, flexíveis e sustentáveis.

“Não temos dúvida de que o motor a etanol já é uma realidade. Nosso objetivo agora é realizar os testes, validar a geração de energia com ele, demonstrar sua viabilidade econômico-financeira e trabalhar pela sua consolidação como uma solução estratégica”, afirmou o diretor-técnico da Suape Energia, José Faustino Cândido.

“O desenvolvimento do primeiro motor do mundo movido quase exclusivamente a etanol para geração termelétrica reforça o papel do Complexo de Suape na construção de soluções energéticas mais limpas e sustentáveis. A iniciativa fortalece o nosso hub de transição energética, consolidando Suape como ambiente estratégico para inovação e descarbonização”, declarou o diretor-presidente de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

A diretora-administrativa e representante da Petrobras (acionista minoritária), Giane Ferreira Moreira, acrescentou que o desafio está em tornar cada vez mais conhecidas as vantagens da geração elétrica a etanol como uma energia limpa, estável, de baixo impacto ambiental e com grande contribuição para a geração de empregos, desenvolvimento econômico e independência energética do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/05/2026

CONTEÚDO LOCAL PODE CONTINUAR SENDO REVISITADO EM FUTUROS LOTES DO PFCT, DIZ MARINHA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 28/05/2026 - 21:20



Força naval reafirma possibilidade de ampliar índices de novas fragatas, apesar do receio demonstrado por parte dos fornecedores de que modelo de contratação com ‘pacotes de equipamentos’ retire competitividade dos produtos nacionais

A Marinha do Brasil discute formas de ampliar o conteúdo local das próximas fragatas classe Tamandaré. Após a incorporação da primeira das quatro unidades (F200), o almirante de esquadra Marcos Sampaio Olsen, comandante da MB, mencionou a possibilidade de os índices chegarem a 60%. Entre fornecedores locais, no

entanto, há empresas que acreditam que algumas questões, como prazos e a definição de grande parte dos itens, em pacotes já contratados, dificultam atingir esse objetivo de aumento de participação nacional nos projetos.

A F200, incorporada ao setor operativo da força naval no final de abril, possui em torno de 32% de conteúdo nacional, ao passo que as outras três unidades encomendadas devem atingir quase 50% de conteúdo nacional. Com a possibilidade de contratação de um segundo lote com mais quatro fragatas, Olsen disse, há cerca de um mês, que existe todo um processo de discussão contratual, que envolve preços da cadeia de suprimentos e formas de efetivamente incorporar um nível mais alto de conteúdo nacional.

“Assumimos a discussão para os contratos das próximas fragatas com conteúdo nacional que chegue a 60%-65%, privilegiando a base industrial de defesa (BID) e preservando empregos e renda”, afirmou Olsen, em entrevista a jornalistas, após a cerimônia de incorporação da fragata Tamandaré ao setor operativo da Marinha, na Base Naval do Rio de Janeiro.

Entre fornecedores locais de equipamentos, há a estimativa de que o aço estrutural e a mão de obra já preenchem aproximadamente 40% do conteúdo local das fragatas. O diretor de relações institucionais da empresa estratégica de defesa Spectra Tecnologia, Arthur de Almeida Júnior, acredita que a indústria nacional possui uma série de itens em potencial que poderiam ser contemplados com aumento dos índices, sem alterar as características das fragatas.

O engenheiro naval observa, no entanto, que não houve um movimento eficaz de se pensar na substituição desses itens a partir do projeto da primeira fragata. Ele avalia que o arranjo para as fragatas permite que a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) contrate com isenção de impostos, o que, na prática, criou uma espécie ‘reserva de conteúdo local ao contrário’, para empresas de fora, com poucas exceções para empresas do Brasil que conseguiram encomendas.

Procurada pela Portos e Navios, a Marinha afirmou que incremento de conteúdo local vem sendo tratado de forma estruturada e com visão de longo prazo, envolvendo discussões técnicas, industriais e estratégicas entre os diversos atores do programa. Em nota, a força naval reconheceu que trata-se, entretanto, de um desafio naturalmente complexo, em um programa naval militar de elevada sofisticação tecnológica, especialmente considerando que grande parte dos sistemas e equipamentos críticos já possui cadeias globais de fornecimento consolidadas e requisitos técnicos bastante específicos.

“No contexto de futuras unidades do programa, eventuais metas mais ambiciosas de conteúdo local demandariam avaliações aprofundadas junto aos fabricantes originais, parceiros tecnológicos e indústria nacional, considerando impactos em prazo, custo, certificações, garantia de desempenho e sustentabilidade industrial ao longo do ciclo de vida das fragatas”, avalia a MB.

A Marinha acrescentou que existem discussões relevantes relacionadas aos próprios critérios e metodologias de aferição do conteúdo local, incluindo possíveis evoluções dos modelos atualmente utilizados, sempre observando as particularidades do setor de defesa naval e as características específicas do Programa de Fragatas Classe Tamandaré (PFCT). Além da MB, a Emgepron, a SPE



Águas Azuis, os fornecedores internacionais, empresas da Base Industrial de Defesa (BID) nacional e demais entidades relacionadas ao desenvolvimento industrial e tecnológico do setor são os principais interlocutores desse processo.

A Marinha salientou que, ao longo da execução das primeiras unidades do programa, foi realizado um trabalho abrangente de prospecção e avaliação de fornecedores nacionais para diferentes categorias de equipamentos, sistemas e materiais aplicáveis às fragatas. “Existem oportunidades que podem continuar sendo revisitadas em futuros lotes, especialmente em itens associados à infraestrutura elétrica, componentes mecânicos, sistemas auxiliares, estruturas metálicas, mobiliário técnico, HVAC, equipamentos de convés e determinados subconjuntos industriais”, elencou.

Nacionalização

A força naval pondera que a viabilidade de nacionalização depende de diversos fatores técnicos e econômicos, incluindo capacidade industrial instalada, aderência às normas aplicáveis ao projeto, certificações internacionais, competitividade de custos, prazo de fornecimento e impacto operacional. “Em alguns casos específicos, iniciativas já avaliadas anteriormente encontraram limitações relacionadas a custo total, peso, desempenho técnico ou integração ao projeto original”, pontuou a MB.

A avaliação da Marinha é que o PFCT conta com participação relevante de empresas estabelecidas no Brasil em diferentes segmentos industriais e de integração naval. A MB citou, entre os fornecimentos e parcerias industriais associados às primeiras unidades do programa: sistemas de compressores; sistemas de bombas e transferência de fluidos; equipamentos de convés; sistemas HVAC; embarcações auxiliares; equipamentos industriais de cozinha; componentes estruturais fundidos e caldeiraria naval; suportação e integração eletromecânica; acessórios de tubulação e infraestrutura elétrica.

Mencionou ainda sistemas de CMS como item parcialmente nacionalizado. “O modelo do programa também contempla integração entre empresas nacionais e fabricantes internacionais, permitindo absorção de conhecimento, qualificação da cadeia local e fortalecimento gradual da Base Industrial de Defesa”, afirmou a força naval.

O entendimento, na visão da Marinha, é que tecnicamente é possível avaliar oportunidades pontuais de incremento de conteúdo local sem alteração significativa das características operacionais das fragatas. E que trata-se de um processo bastante desafiador em razão do elevado grau de integração tecnológica do projeto e das rigorosas exigências normativas aplicáveis ao setor naval militar. A Marinha informou que o projeto das fragatas Tamandaré utiliza padrões e especificações internacionais amplamente empregados na indústria naval europeia, incluindo normas técnicas específicas para equipamentos, materiais, integração eletromecânica e requisitos de desempenho operacional.

Dessa forma, explicou a MB, qualquer substituição ou nacionalização de componentes exige extensos processos de engenharia, validação técnica, certificação e análise de riscos, o que deve inclusive implicar em custos adicionais. “Eventuais incrementos de conteúdo local precisam ser avaliados caso a caso, sempre preservando os requisitos de desempenho, confiabilidade, interoperabilidade e disponibilidade operacional dos meios navais”, frisou a Marinha.

Almeida, que é ex-presidente da Câmara Setorial de Máquinas e Equipamentos e Componentes de Defesa e Segurança (CSDS/Abimaq), acredita que os quatro últimos anos não foram aproveitados de forma a provocar um aumento real de conteúdo local. Ele também não verifica sinalizações relevantes depois que foi anunciado o segundo lote dos meios navais do programa, no mês passado. Segundo Almeida, para ingressarem novas empresas nacionais, seria necessário que elas recebessem propostas de contrato e cronogramas para as novas unidades, o que não vem ocorrendo.

O engenheiro entende que, dessa forma, não haverá mudanças significativas na composição dos fornecedores porque as empresas que estavam no primeiro lote, já começaram a receber tais propostas para ir para o segundo lote, cujo contrato ainda não tem data para ser assinado. “O tempo

que dava para fazer essa inserção não foi usado e se esgotou. Não há tempo suficiente para cumprir as metas que foram declaradas. Talvez para um terceiro lote, se começarmos hoje”, analisou Almeida.

A MB considera que os modelos de contratação adotados em programas navais complexos normalmente buscam assegurar integração sistêmica, padronização técnica, gestão de riscos, garantia de desempenho e responsabilidade unificada entre os diferentes fornecedores envolvidos. “Naturalmente, em determinados casos, modelos baseados em pacotes integrados podem representar desafios adicionais para fornecedores locais que ainda estejam em processo de consolidação tecnológica ou adaptação aos requisitos específicos do setor naval militar”, diz a força.

Por outro lado, a MB leva em consideração que programas dessa natureza envolvem elevados requisitos técnicos, certificações internacionais, compromissos de desempenho e forte pressão sobre cronogramas de entrega. Além disso, aspectos relacionados à competitividade econômica, estrutura tributária e custos associados à cadeia de fornecimento nacional também influenciam diretamente a viabilidade de ampliação do conteúdo local.

Existem exemplos de equipamentos cujos componentes podem ser encomendados no exterior e montados por empresas brasileiras aqui no país. Esse modelo já é utilizado em diferentes frentes do programa, especialmente em materiais de integração e componentes de montagem industrial aplicados durante a construção naval.

A Marinha citou sistemas de suportação, acessórios de infraestrutura eletromecânica, componentes de tubulação, sistemas de vedação e soluções de passagem de cabos elétricos, nos quais parte dos componentes ou matérias-primas é fornecida por fabricantes internacionais e a integração, montagem ou adaptação ocorre no Brasil por empresas locais qualificadas.

Esse tipo de arranjo industrial permite ampliar a participação da indústria nacional em atividades de integração, fabricação complementar, montagem e suporte técnico, preservando simultaneamente os requisitos técnicos e normativos do projeto. Um exemplo deste tipo de integração, é o alternador/gerador dos grupos geradores das quatro primeiras fragatas.

Alguns analistas também alertam para a dificuldade de encontrar sobressalentes em meio ao cenário geopolítico complexo. Na avaliação da MB, a questão da resiliência logística e da continuidade de fornecimento de sobressalentes vêm ganhando relevância crescente em função do atual cenário geopolítico internacional e das recentes disrupções observadas nas cadeias globais de suprimento.

Nesse contexto, iniciativas relacionadas à diversificação de fornecedores, fortalecimento da BID, desenvolvimento de capacidades locais de manutenção e avaliação estratégica de itens críticos passam a ter importância ainda maior para programas de longo ciclo de vida como o PFCT. A Marinha também observa que o cenário internacional atual tem impactado diretamente custos, disponibilidade industrial e prazos de entrega em diversos segmentos da indústria naval e de defesa, reforçando a necessidade de planejamento logístico de longo prazo e maior previsibilidade nas cadeias estratégicas de suprimento.

“Precisamos de navios [militares] para fazer a dissuasão, sejam eles construídos onde for. E também precisamos de navios que não fiquem impedidos de navegar por falta de sobressalentes. Aí entra a parte de programação da compra, onde o acesso aos sobressalentes é mais complicado. Senão, o navio comprado pode ficar docado, indisponível para defender”, comentou Almeida, da Spectra.

Programa de fragatas

O PFCT contempla a construção de quatro fragatas para a Marinha do Brasil até 2029. A primeira embarcação, fragata Tamandaré (F200), foi entregue à Marinha do Brasil em abril. A segunda fragata iniciará seus testes de mar no segundo semestre deste ano, enquanto a terceira será lançada em junho. A quarta e última embarcação do programa já está em construção.

A SPE Águas Azuis, sociedade de propósito específico formada pela TKMS, Embraer e Atech, considera a continuidade do programa estratégica para preservar as capacidades industriais e

tecnológicas desenvolvidas no Brasil ao longo do projeto, além de garantir a manutenção dos empregos qualificados, da cadeia de fornecedores nacionais e da transferência de tecnologia associada ao programa. Em abril deste ano, TKMS, Embraer, Atech e Ministério da Defesa assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) para estabelecer as bases de um possível segundo lote de quatro fragatas adicionais para a Marinha do Brasil. Há uma expectativa no setor de que o contrato seja firmado até setembro de 2026.

De acordo com a SPE, o PFCT envolve cerca de 1.000 empresas brasileiras na cadeia de fornecimento, gerando aproximadamente R\$ 5 bilhões em conteúdo local e cerca de R\$ 500 milhões em impostos. Atualmente, cerca de 2.000 profissionais atuam diretamente na construção das embarcações, enquanto os impactos indiretos e induzidos devem resultar em aproximadamente 23 mil empregos.

De acordo com dados apresentados pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina, na última semana, o estado ocupa a terceira posição entre as unidades da federação com maior volume de vendas para a indústria de defesa, atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro. Em 2025, as vendas da indústria catarinense ao segmento saltaram 178% em relação a 2024.

Para a SPE Águas Azuis, esse avanço está diretamente ligado à expansão de projetos estratégicos, com destaque para o PFCT, atualmente o maior projeto de defesa em desenvolvimento em Santa Catarina, que é desenvolvido em Itajaí, na TKMS Estaleiro Brasil Sul. A avaliação da SPE é que o programa tem papel estratégico para o fortalecimento da BID no Brasil e para o crescimento do setor em Santa Catarina, impulsionando toda a cadeia de defesa nacional.

“Além do avanço das capacidades operacionais da Marinha do Brasil, o programa movimentará a economia, fortalece fornecedores locais e amplia a competitividade da indústria brasileira”, destacou Fernando Queiroz, CEO da Águas Azuis, durante a SC Expo Defense, realizada nos dias 21 e 22 de maio na sede da Fiesc, em Florianópolis.

No evento, o CEO da TKMS Brasil, Paulo Alvarenga, defendeu que a continuidade do programa é fundamental para preservar as capacidades industriais e tecnológicas desenvolvidas no país ao longo dos últimos anos. “O PFCT está transformando Santa Catarina em um polo estratégico da indústria de defesa no Brasil, combinando inovação, transferência de tecnologia e geração de empregos qualificados”, afirmou Alvarenga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/05/2026

MAERSK TROCA ESCALA EM RIO GRANDE POR ITAPOÁ EM ROTA PARA NORTE EUROPEU

Da Redação Navegação 28/05/2026 - 21:49



A Maersk informou que trocará a escala no Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, por uma parada no Porto de Itapoá, em Santa Catarina, no itinerário do seu serviço Samba, que liga o norte da Europa à costa leste da América do Sul. A empresa informou que a mudança se deve a frequentes problemas operacionais no terminal gaúcho, que será usado por ela apenas para transbordo de cargas.

A alteração da rota, que será iniciada em 5 de junho com a chegada a Santos do navio San Raphael Maersk, afetará também a CMA CGM, que opera o serviço sob o

nome Safran.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 089/2026
Página 84 de 84
Data: 29/05/2026
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O itinerário completo será, num sentido, Southampton, no Reino Unido, que substitui Londres, Roterdã, na Holanda, Hamburgo e Bremerhaven, na Alemanha, Antuérpia, na Bélgica, Tânger, no Marrocos, Santos, Paranaguá, Montevideu e Buenos Aires e, na volta, Itapoá, Paranaguá, Santos, Tanger e Southampton. O trajeto é feito em nove semanas, com sete navios com capacidade para 8.850 TEUs e dois para 10.589 TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/05/2026



MERCOSHIPPING 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: 29/05/2026