

ACONTECE

ANO 41 - ED.352 - ABRIL / 2026

Brasil bate recorde no comércio exterior no trimestre



Editorial

Competitividade brasileira exige logística eficiente, aduana previsível e segurança jurídica

Autuações em back to back

Autuações recentes em operações back to back ampliam a insegurança jurídica e acendem alerta no setor

Governo libera R\$15 bi

Governo libera R\$15 bi para setores estratégicos e busca reduzir impactos de crises externas

EDITORIAL

Competitividade brasileira exige logística eficiente, aduana previsível e segurança jurídica

A participação do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC na audiência pública realizada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara dos Deputados representou mais do que uma manifestação institucional.

Foi a oportunidade de levar ao Parlamento uma mensagem clara, objetiva e necessária: o Brasil não será plenamente competitivo enquanto sua logística, sua aduana e seu ambiente regulatório continuarem marcados por insegurança, custos imprevisíveis e burocracias evitáveis.

Falar em competitividade da economia brasileira é falar, obrigatoriamente, em comércio exterior. E falar em comércio exterior é reconhecer o papel decisivo das empresas que atuam todos os dias na linha de frente da operação: comissárias de despacho, agentes transitários, agentes de carga, operadores logísticos, intermediários de fretes internacionais e demais intervenientes técnicos que conectam importadores, exportadores, transportadores, terminais, recintos alfandegados, órgãos anuentes e autoridades públicas.

Essas empresas conhecem, na prática, onde o chamado Custo Brasil realmente se materializa. Ele aparece no tempo perdido, no retrabalho documental, nas exigências repetidas, nos sistemas que não se comunicam, nas interpretações divergentes, nas cobranças pouco transparentes, nos atrasos operacionais e na falta de previsibilidade regulatória.

O problema não está apenas dentro das empresas. Muitas vezes, a produtividade conquistada pelo setor privado é perdida fora dele, em etapas que dependem de coordenação pública, eficiência administrativa, infraestrutura adequada e regras claras.

Quando uma carga atrasa, o prejuízo não atinge apenas o operador logístico. Atinge a indústria, o comércio, o exportador, o importador, o consumidor e, ao final, a própria economia nacional.

Atinge a indústria, o comércio, o exportador, o importador, o consumidor e, ao final, a própria economia nacional.

Quando uma cobrança é imprevisível, ela compromete contratos, margens, planejamento e competitividade. Quando uma norma é editada sem transição adequada, o resultado costuma ser insegurança, aumento de custo e judicialização.

Por isso, defendemos que **logística, aduana e comércio exterior sejam tratados como temas centrais da política nacional de desenvolvimento econômico**, e não como assuntos meramente operacionais ou burocráticos. A carga que não circula com eficiência trava a economia. A regra que não é clara desestimula investimento. O custo que não é previsível reduz a capacidade de competir.

Na audiência pública, apresentamos propostas objetivas para enfrentar esses gargalos. A primeira delas é a necessidade de uma cultura permanente de **governança regulatória antes da edição de normas**.

O setor que executa a operação precisa ser ouvido antes que novas obrigações sejam impostas. Não se trata de defender menos controle, mas sim melhor regulação, com análise de impacto, plano de transição, matriz clara de responsabilidades e diálogo técnico com quem vive a realidade operacional.

Também defendemos um verdadeiro **choque de previsibilidade nos custos logísticos**. Armazenagem, demurrage, detenção, sobrestadia, tarifas e cobranças acessórias precisam ser tratadas com transparência, proporcionalidade e segurança jurídica.

O empresário precisa saber o que está pagando, por que está pagando, qual é a base da cobrança e quais mecanismos administrativos possui para contestar eventuais abusos ou distorções.

Outro ponto essencial é a **modernização aduaneira com transição responsável**.

EDITORIAL

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC apoiam a digitalização, a integração de sistemas, a DUIMP, o Portal Único e o uso inteligente da gestão de risco.

Mas toda modernização precisa vir acompanhada de ambiente de testes, treinamento oficial, prazos realistas de adaptação e canais rápidos para solução de inconsistências. Tecnologia deve simplificar a operação, e não criar novas camadas de obrigação, risco e custo para as empresas.

É igualmente indispensável reconhecer o papel estratégico dos intermediários logísticos e aduaneiros. Esses profissionais e empresas formam uma verdadeira infraestrutura invisível do comércio exterior brasileiro.

Sem esses agentes, o comércio exterior não acontece com fluidez. Por isso, é fundamental que suas entidades representativas participem de forma contínua e institucionalizada das mesas técnicas, debates regulatórios e discussões legislativas que impactam a cadeia logística, aduaneira e de comércio exterior.

Também propusemos uma agenda prática de 90 dias, com a criação de um grupo técnico envolvendo Parlamento, Receita Federal, agências reguladoras, órgãos anuais e entidades representativas do setor produtivo. O objetivo é mapear os principais gargalos e apresentar recomendações concretas para reduzir custos, simplificar procedimentos, fortalecer a mediação administrativa e ampliar a segurança jurídica dos operadores econômicos.

O Brasil precisa de diagnóstico, mas precisa ainda mais de encaminhamento. Já sabemos onde estão muitos dos entraves. O desafio agora é transformar escuta institucional em ação concreta.

A mensagem final levada pelo SINDICOMIS NACIONAL e pela ACTC à Câmara dos Deputados foi muito clara: o Brasil será mais competitivo quando sua carga circular com previsibilidade, custo transparente e segurança jurídica.

Competitividade não se constrói apenas com esforço empresarial. Ela depende também da qualidade da regulação, da eficiência do Estado, da integração entre sistemas, da padronização de procedimentos e da confiança entre setor público e setor privado.

O Brasil não precisa escolher entre fiscalização e desenvolvimento. É possível fiscalizar com inteligência e, ao mesmo tempo, criar um ambiente de negócios mais saudável. É possível proteger o interesse público sem sufocar quem produz, emprega, investe e movimenta a economia. É possível modernizar a aduana sem desorganizar a operação. É possível reduzir custos sem reduzir controle.

A participação do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC nesse debate reafirma nosso compromisso com uma agenda institucional séria, técnica e propositiva. Continuaremos atuando para que as autoridades públicas ouçam, de forma permanente e estruturada, as categorias que efetivamente executam o comércio exterior na prática.

A logística e a aduana não podem ser vistas como detalhe operacional. Elas são parte essencial da produtividade brasileira, da competitividade nacional e do desenvolvimento econômico do país.

O Brasil que queremos é um Brasil que produza mais, exporte melhor, importe com eficiência, reduza desperdícios, elimine inseguranças e trate o comércio exterior como instrumento estratégico de crescimento.

Essa é a contribuição que levamos ao Parlamento. E essa continuará sendo a missão institucional do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC.

Luiz Antonio Silva Ramos
Presidente - SINDICOMIS NACIONAL | ACTC



Foto: Reprodução/Câmara dos Deputados

Brasil estreia em feira europeia e amplia conexões comerciais

Evento reúne compradores globais e impulsiona oportunidades para o agronegócio nacional

O Brasil participou, pela primeira vez, da feira Alimentaria, uma das principais feiras internacionais dos setores de alimentos, bebidas e gastronomia, realizada de 23 a 26 de março, em Barcelona, na Espanha.

A participação brasileira marcou a estreia do país no evento e integrou a estratégia de promoção internacional dos produtos do agronegócio brasileiro.

A ação foi coordenada pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Mapa, em parceria com a Associação Brasileira das Indústrias de Biscoitos, Massas Alimentícias e Pães & Bolos Industrializados (ABIMAPI).

No Pavilhão Brasil, foram apresentados produtos como açaí, café, cachaça, molhos e alimentos termoprocessados, elaborados a partir de matérias-primas da agropecuária brasileira.

Ao longo dos quatro dias de feira, o espaço brasileiro registrou grande fluxo de visitantes, indicando o interesse do público internacional pela diversidade de produtos do agro brasileiro e abrindo perspectivas para negócios e expansão comercial na região.

A presença na Alimentaria integra o calendário de ações internacionais voltadas à promoção comercial do setor.

Ao reunir potenciais compradores, fornecedores e representantes de diferentes mercados, feiras internacionais aproximam empresas de canais de distribuição, fortalecem a imagem dos produtos brasileiros no exterior e ajudam a identificar novas oportunidades de negócios.

Vale destacar que a participação do Brasil na feira também ocorreu em um momento de maior aproximação comercial entre o Mercosul e a União Europeia.

Com o avanço do acordo entre os dois blocos, cresce a expectativa de mais oportunidades para os produtos brasileiros no mercado europeu.

Em 2025, a União Europeia foi o segundo principal destino das exportações do agronegócio brasileiro, com US\$ 25,2 bilhões, valor 8,6% superior ao registrado em 2024.

Sobre a Alimentaria

Voltada ao público profissional, a Alimentaria é uma das principais feiras internacionais dos setores de alimentos, bebidas e food service, reunindo empresas, compradores e representantes da cadeia de distribuição de diversos países.

Em 2026, o evento reuniu cerca de 110 mil visitantes e mais de 3.300 expositores.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Gov Br

Governo libera R\$ 15 bi para indústria estratégica

Plano Brasil Soberano apoia setores afetados por crises externas e guerra no Oriente Médio



Foto: Reprodução/O Globo

O governo brasileiro publicou Portaria Conjunta do Ministério do Desenvolvimento Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e do Ministério da Fazenda, na quarta-feira, 15/4, que define os setores que poderão acessar os recursos adicionais de R\$ 15 bilhões do Plano Brasil Soberano, anunciados pelo presidente Lula no mês passado.

Os critérios priorizaram indústrias de maior intensidade tecnológica e com relevância estratégica para o país, além daquelas que tiveram suas exportações afetadas por medidas tarifárias dos EUA (seção 232) e pela guerra no Oriente Médio.

Os recursos são oriundos do superavit do Fundo de Garantia à Exportação (FGE) e as taxas de juros dos empréstimos deverão ser definidas nesta semana em reunião do Conselho Monetário Nacional (CMN).

“A medida fortalece cadeias estratégicas e reduz vulnerabilidades externas”, destaca o ministro do MDIC, Márcio Elias Rosa.

“A orientação do Presidente Lula é mantermos o foco na preservação de empregos, da capacidade produtiva e da competitividade da indústria nacional, utilizando instrumentos modernos e legítimos de política industrial, alinhados às melhores práticas internacionais”.

A MP que instituiu o programa, estabelece que os recursos podem ser usados para:

- capital de giro;
- aquisição de bens de capital ou investimentos para adaptação de atividade produtiva;
- investimentos para ampliar a capacidade produtiva ou o adensamento da cadeia de produção;
- e investimento em inovação tecnológica ou adaptação de produtos, serviços e processos.

“A medida fortalece cadeias estratégicas e reduz vulnerabilidades externas.”

“Há setores da economia brasileira que continuam sob impacto das tarifas impostas de forma unilateral pelos Estados Unidos, como o siderúrgico e o automotivo”, explica o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

“Por determinação do presidente Lula, esses setores terão acesso a um crédito diferenciado em uma nova etapa do Brasil Soberano, que também vai atender a setores estratégicos ao país, como farmacêutico e fertilizantes, por exemplo, para reduzir a vulnerabilidade interna diante de episódios extremos, como ocorreu com a pandemia e como ocorre, atualmente, com as guerras na Ucrânia e no Irã.”

Cadeias Estratégicas

De acordo com Márcio Elias Rosa, a definição dos setores de média, média-alta ou alta intensidade tecnológica, listados na portaria como elegíveis ao programa, seguiu critérios técnicos baseados na classificação da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), contando com a colaboração do BNDES.

A seleção também considerou a relevância dos setores para o comércio exterior brasileiro, incluindo cadeias estratégicas e aqueles que apresentam vulnerabilidade externa, com déficit na balança comercial.

Entre os setores elegíveis estão: máquinas, equipamentos e setor automotivo; produtos químicos e farmacêuticos; eletrônicos e equipamentos de informática; aeronáutica e demais equipamentos de transporte; máquinas elétricas, geradores e equipamentos industriais; borracha e plásticos industriais; têxtil e cadeia de transformação associada; e minerais críticos e terras raras.

“A inclusão de minerais críticos e terras raras reflete a centralidade desses insumos nas cadeias globais de valor — especialmente em energia, defesa, semicondutores e mobilidade elétrica”, explica Márcio Elias Rosa.

“A inclusão de minerais críticos e terras raras reflete a centralidade desses insumos nas cadeias globais de valor — especialmente em energia, defesa, semicondutores e mobilidade elétrica.”

EUA e Golfo Pérsico

Nos casos de exportadores e fornecedores afetados pela Seção 232 da lei comercial dos EUA, bem como daquelas que exportam para o Golfo Pérsico, são elegíveis as empresas cujo percentual de faturamento com exportação para esses destinos e produtos tenha sido, em 12 meses, igual ou superior a 5% do faturamento total no mesmo período.

Os países do Oriente Médio definidos na portaria são: Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Emirados Árabes Unidos, Iraque, Irã, Kuwait e Omã.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Gov Br

Mudança no MDIC: Márcio Elias Rosa assume o comando

Novo ministro substitui Alckmin e reforça continuidade da política industrial e de comércio exterior

O advogado e professor Márcio Fernando Elias Rosa, de 63 anos, é o novo ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Ele foi nomeado hoje pelo presidente Luiz Inácio da Silva, em substituição ao vice-presidente Geraldo Alckmin, que se desincompatibilizou da pasta na data de hoje.

A posse e o exercício ocorreram na segunda-feira, 6/4.

Márcio Elias já exercia o cargo de secretário-executivo do ministério desde janeiro de 2023, tendo antes atuado na transição de governo, junto a coordenação jurídica.

Ele assume o novo posto comprometido em dar continuidade ao trabalho e aos programas implementados por Alckmin nos últimos três anos.

“O vice-presidente teve uma atuação que eu classifico como histórica à frente do MDIC. Sob seu comando, não só reconstruímos um ministério extremamente importante para o país, e que havia sido extinto no governo anterior, como colocamos a política industrial no centro do debate sobre crescimento e desenvolvimento econômico, com a criação da Nova Indústria Brasil (NIB), sem dúvida a principal marca dessa gestão do MDIC e uma das principais do governo”, afirmou o novo ministro.

“Agradeço ao presidente Lula pela confiança. Será um grande desafio seguir com a mesma estratégia e buscar resultados concretos para o comércio exterior e para a política industrial, mas também será uma honra servir ainda mais ao seu governo”.

Carreira

Natural de Ibiúna (SP), Márcio Elias Rosa é formado em Direito pela ITE de Bauru e doutor pela PUC-SP. Foi procurador-geral de Justiça por dois mandatos e Secretário da Justiça de São Paulo (2015–2018).

Atuou como professor nas áreas de Direito Administrativo e tutela coletiva e integrou o Ministério Público de São Paulo, com destaque para as áreas de Direitos Difusos, Coletivos e Cidadania. Também presidiu a Fundação Casa e é autor de obras nas áreas de Direito Administrativo e Constitucional.

Como procurador-geral de Justiça de São Paulo (2012–2016), atuou na ampliação do acesso à Justiça, defesa de direitos sociais e combate à violência doméstica, além de fortalecer áreas como consumidor, meio ambiente e infância. No período, criou Promotorias Regionais e uma estrutura específica para enfrentamento à violência doméstica.

Como advogado, foi consultor jurídico, com atuação no Brasil e no exterior, na área de direito ambiental e responsabilidade civil, atuando como expert e consultor jurídico. Está licenciado da advocacia.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/Gov Br

Autuações em operações back to back elevam insegurança no comércio exterior

Multas milionárias e divergências entre fiscalização e CARF acendem alerta no setor



Foto: Reprodução/IA

O setor de comércio exterior brasileiro passa por um momento de elevada preocupação em razão de recentes autuações fiscais aplicadas pela Receita Federal sobre operações estruturadas no modelo conhecido como **back to back**, prática amplamente utilizada no comércio internacional e reconhecida como legítima quando devidamente amparada por propósito negocial.

O tema ganhou relevância nacional após publicação na coluna Radar Econômico da revista Veja com base em informações técnicas apresentadas por especialista atuante no âmbito do CARF evidenciando um cenário que exige atenção imediata das empresas e das entidades representativas do setor.

CASO EMBLEMÁTICO ENVOLVENDO A COFCO

Entre os casos recentes destaca-se a decisão envolvendo a empresa Cofco International uma das maiores companhias globais do setor de alimentos com operações no Brasil e no exterior.

O CARF cancelou multa de aproximadamente cinquenta e cinco milhões de reais aplicada em operação estruturada no formato back to back, reconhecendo a legalidade da operação e a consistência do propósito negocial apresentado.

A decisão reafirma entendimento técnico relevante no âmbito administrativo tributário de que a simples estrutura triangular não configura irregularidade sendo imprescindível a análise da substância econômica da operação.

DIVERGÊNCIA ENTRE FISCALIZAÇÃO E ENTENDIMENTO ADMINISTRATIVO

Apesar de decisões consistentes no âmbito do CARF observa-se uma crescente divergência entre a atuação fiscalizatória e o entendimento técnico consolidado gerando efeitos diretos sobre o ambiente de negócios. Esse descompasso tem provocado insegurança jurídica relevante para empresas brasileiras, aumento de contingências tributárias e impacto negativo na competitividade internacional das operações logísticas e comerciais.

Na prática empresas vêm sendo autuadas mesmo quando suas operações seguem padrões internacionais e apresentam estrutura negocial legítima o que demonstra a necessidade de atuação institucional coordenada.

A NATUREZA DAS OPERAÇÕES BACK TO BACK

As operações back to back são instrumentos usuais no comércio internacional permitindo a intermediação entre diferentes mercados sem a necessidade de internalização física da mercadoria no território nacional.

Esse modelo é amplamente utilizado em cadeias globais de suprimentos contribuindo para eficiência logística, redução de custos e integração comercial entre países.

Importa destacar que tais operações não configuram prática abusiva por si mesmas sendo reconhecidas como legítimas desde que demonstrado o propósito negocial e a coerência da estrutura operacional.

O PAPEL DO CARF NA SEGURANÇA JURÍDICA

O CARF exerce papel fundamental na uniformização da interpretação das normas tributárias no âmbito administrativo sendo suas decisões referência técnica para o mercado.

Casos recentes demonstram que quando devidamente comprovados os elementos econômicos e logísticos das operações as autuações fiscais tendem a ser afastadas.

Esse entendimento reforça a necessidade de alinhamento entre fiscalização e jurisprudência administrativa como forma de garantir previsibilidade e estabilidade ao ambiente de negócios.

POSICIONAMENTO INSTITUCIONAL DO SINDICOMIS E DA ACT

Diante desse cenário o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC reforçam seu compromisso com a defesa técnica e institucional das empresas do setor de comércio exterior, logística e transporte internacional.

As entidades estão acompanhando de forma ativa os desdobramentos das autuações fiscais e atuando na consolidação de entendimentos técnicos que possam orientar seus associados com segurança.



Foto: André Corrêa/Agência Senado

ATUAÇÃO DO GTJ DO COMITEC E SUPORTE JURÍDICO

O **Grupo Técnico Jurídico do COMITEC** em conjunto com a **assessoria e consultoria jurídica das entidades** está à disposição para analisar casos concretos, orientar estratégias de defesa e apoiar a estruturação documental das operações.

Entre as frentes de atuação destacam-se a avaliação de riscos fiscais, a orientação em processos administrativos e a construção de diretrizes para fortalecimento da segurança jurídica das operações realizadas pelas empresas.

ORIENTAÇÃO AO SETOR

Diante do cenário atual recomenda-se às empresas especial atenção à estruturação de suas operações internacionais com foco na documentação do propósito comercial e na consistência da cadeia logística.

A adoção de boas práticas documentais, o acompanhamento das decisões administrativas e a busca por orientação técnica especializada são medidas essenciais para a mitigação de riscos.

Assim, o momento exige cautela, organização e atuação estratégica por parte das empresas e das entidades representativas do setor.

A divergência entre fiscalização e entendimento administrativo reforça a necessidade de fortalecimento institucional e de defesa coordenada das operações legítimas no comércio internacional.

O **SINDICOMIS NACIONAL** e a **ACTC** permanecem à disposição de seus associados para esclarecimentos, suporte técnico e atuação conjunta na defesa dos interesses do setor.

Fonte: Sindicomis Nacional

Governo define regras para crédito do Brasil Soberano

CMN regulamenta acesso a R\$ 15 bi para empresas exportadoras e setores estratégicos

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) abrirá, em 30 dias, as linhas do Plano Brasil Soberano para que as empresas elegíveis possam acessar os R\$ 15 bilhões adicionais do programa, anunciados pelo presidente Lula em março.

Na quinta-feira, 16/4, o Conselho Monetário Nacional (CMN) aprovou resolução que definiu as condições para a oferta do crédito.

O anúncio para detalhamento foi feito em Brasília pelo presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin.

Portaria com critérios para empresas acessarem os recursos já haviam sido publicados em portaria conjunta do Ministério do Desenvolvimento Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e do Ministério da Fazenda na quarta-feira, 15/4.

Os novos recursos do Plano Brasil Soberano vão apoiar empresas brasileiras exportadoras e relevantes para a balança comercial nacional, em meio a tensões geopolíticas e a instabilidade internacional, como as afetadas pela guerra no Oriente Médio e as que ainda enfrentam as medidas tarifárias impostas pelo governo dos Estados Unidos.

“São R\$ 15 bilhões para apoiar quem foi afetado pelo tarifaço americano, quem está tendo dificuldade para exportar para o Golfo Pérsico e aqueles setores estratégicos, especialmente aqueles que têm um déficit na balança comercial. Saúde, TI, químico, são os setores que têm um déficit maior na balança comercial”, ressaltou Alckmin.

Quem tem direito ao crédito

Três grupos de empresas têm direito ao crédito, conforme a portaria Interministerial.

“São R\$ 15 bilhões para apoiar quem foi afetado pelo tarifaço americano, quem está tendo dificuldade para exportar para o Golfo Pérsico e aqueles setores estratégico.”

No primeiro grupo, as empresas exportadoras de bem industriais e seus fornecedores afetados pelas medidas tarifárias impostas dos Estados Unidos (Seção 232), cujo faturamento bruto com exportações representou 5% ou mais do valor apurado no período de doze meses entre 1º de agosto de 2024 a 31 de julho de 2025. Neste grupo estão empresas dos setores do aço, cobre, alumínio, automotivo e de moveleiro.

No segundo grupo, empresas atuantes em setores industriais de média-baixa, média-alta ou alta intensidade tecnológica com relevância na balança comercial brasileira, assim como aqueles setores identificados para adaptação ou modernização produtiva em função de acordos comerciais, ou identificados como estratégicos para a transição para uma economia de baixo carbono. Integram esse grupo empresas do ramo têxtil, químico, farmacêutico, automotivo, máquinas e equipamentos eletrônicos e de informática, além de borracha e minerais críticos.

No terceiro grupo, empresas exportadoras de bens industriais, e seus fornecedores, para países do Oriente Médio, como Arábia Saudita, Bahrein, Catar, Emirados Árabes Unidos, Irã, Iraque, Kuwait e Omã, cujo faturamento bruto com exportações represente 5% ou mais do valor apurado no período de doze meses entre 1º de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2025.

Linhas de crédito

O Plano Brasil Soberano ofertará linhas de crédito para financiar capital de giro; capital de giro destinado à produção para exportação; aquisição de bem de capital; e investimentos para ampliação da capacidade produtiva ou o adensamento da cadeia de produção, adaptação de atividade produtiva, e em inovação tecnológica ou adaptação de produtos, serviços e processos.

Para operacionalizar essa nova etapa do Brasbrasilil Soberano, o BNDES criou linhas de crédito para atender as empresas, a partir da resolução do CMN.

As empresas que forem diretamente ao BNDES solicitar o financiamento terão taxas de:

- 1,28% ao mês (Giro Grande)
- 1,17% ao mês (Giro MPME)
- 1,17% ao mês (Giro Exportação)
- 1,05% ao mês (BK)
- 0,94% ao mês (Investimento)

As empresas que contratarem o financiamento de forma indireta terão taxas de:

- 1,41% ao mês (Giro Grande)
- 1,29% ao mês (Giro MPME)
- 1,29% ao mês (Giro Exportação)
- 1,18% ao mês (BK)
- 1,06% ao mês (Investimento)

Todas as taxas já incluem spreads e custo financeiro das operações.

Em casos de Giro Grande, Giro MPME, Giro Exportação e BK, os financiamentos terão prazo total de cinco anos e carência de um ano. Já em caso de Investimento, o prazo será de 20 anos, com carência de quatro anos.

Os setores industriais estratégicos podem acessar apenas BK e Investimento.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Cadu Gomes/VPR

Transporte entre portos avança no Sul

Cabotagem soma 5,7 milhões de toneladas no bimestre

A cabotagem na Região Sul movimentou 5,7 milhões de toneladas no primeiro bimestre deste ano, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O estado de Santa Catarina liderou a movimentação no período, com 3,42 milhões de toneladas. Rio Grande do Sul aparece na sequência, com 1,71 milhão de toneladas, seguido pelo Paraná, que teve 604 mil toneladas transportadas.

No levantamento feito pelo Ministério de Portos e Aeroportos, petróleo e derivados estão entre os principais tipos de carga no período, com mais de 3,4 milhões de toneladas transportadas, considerando óleo bruto.

A carga containerizada também teve participação relevante, com 1,65 milhão de toneladas, seguida pelo segmento de ferro e aço, com 407 mil toneladas.

“A cabotagem amplia a eficiência no transporte de cargas, reduz custos logísticos, desafoga as rodovias e fortalece a infraestrutura do país. Isso se traduz em benefícios diretos para a população, com mais equilíbrio no abastecimento, maior competitividade para a economia e um sistema logístico mais seguro e sustentável”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca.

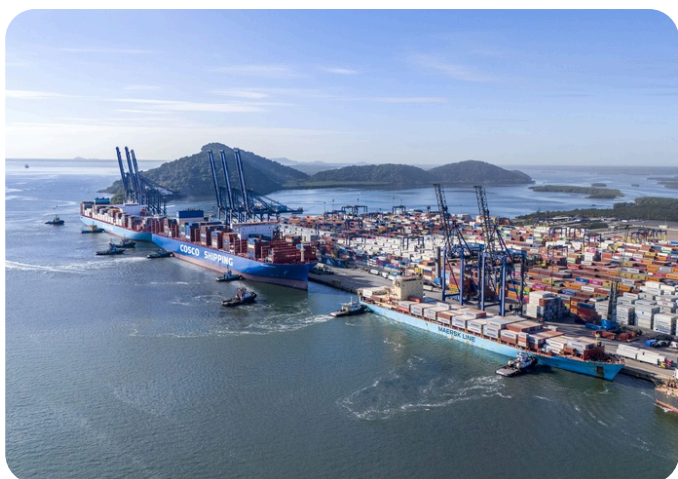


Foto: Divulgação/Portos do Paraná

“Isso se traduz em benefícios diretos para a população, com mais equilíbrio no abastecimento, maior competitividade para a economia e um sistema logístico mais seguro e sustentável.”

Incentivo à cabotagem

O avanço do setor acompanha a consolidação de políticas públicas voltadas ao fortalecimento da navegação costeira, com destaque para o Programa BR do Mar, que busca ampliar a oferta de transporte, estimular a concorrência e aumentar a eficiência logística no país.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, o desempenho está diretamente ligado a essa agenda. “A política pública de incentivo à cabotagem tem como foco ampliar a oferta de embarcações, aumentar a competitividade e garantir maior previsibilidade regulatória. O BR do Mar cria um ambiente mais seguro para investimentos e amplia o uso do transporte marítimo doméstico”, destacou.

O desempenho também reflete os investimentos em infraestrutura portuária e o aumento da capacidade operacional, fatores que têm contribuído para ganhos de escala, maior previsibilidade no transporte e redução de custos logísticos.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Comércio exterior movimentou US\$ 12 bi na semana

Exportações crescem e ampliam superávit da balança comercial



Foto: Reprodução/Internet

Na 3ª semana de abril de 2026, a balança comercial registrou superávit de US\$ 0,878 bilhão e corrente de comércio de US\$ 12 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,4 bilhões e importações de US\$ 5,6 bilhões.

No mês, as exportações somam US\$ 21,2 bilhões e as importações, US\$ 13,7 bilhões, com saldo positivo de US\$ 7,5 bilhões e corrente de comércio de US\$ 34,9 bilhões.

No ano, as exportações totalizam US\$ 103,6 bilhões e as importações, US\$ 81,86 bilhões, com saldo positivo de US\$ 21,7 bilhões e corrente de comércio de US\$ 185,4 bilhões. Esses e outros resultados foram divulgados na quarta-feira, 22/4, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC).

Nas exportações, comparadas as médias até a 3ª semana de abril/2026 (US\$ 1,770 bilhão) com a de abril/2025 (US\$ 1,494 bilhão), houve crescimento de 18,5%.

Em relação às importações houve crescimento de 2,7% na comparação entre as médias até a 3ª semana de abril/2026 (US\$ 1,141 bilhão) com a do mês de abril/2025 (US\$ 1,111 bilhão).

Assim, até a 3ª semana de abril/2026, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2.911,46 milhões e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 628,67 milhões. Comparando-se este período com a média de abril/2025, houve crescimento de 11,7% na corrente de comércio.

Exportações e importações por Setor

No acumulado até a 3ª semana do mês de abril/2026, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores exportadores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 63,95 milhões (16,1%) em Agropecuária; de US\$ 105,12 milhões (29,9%) em Indústria Extrativa e de US\$ 106,11 milhões (14,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado até a 3ª semana do mês de abril/2026, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores importadores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 11,88 milhões (21,8%) em Indústria Extrativa e de US\$ 30,47 milhões (3,0%) em produtos da Indústria de Transformação; houve queda de US\$ 9,06 milhões (32,0%) em Agropecuária.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

FMM aprova R\$ 81 milhões e impulsiona indústria naval no Sul

Investimento prevê construção de embarcação e geração de empregos na região

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovou R\$ 81 milhões em investimentos para a indústria naval na região Sul do país.

Os recursos, aprovados durante a 62ª reunião do Conselho Diretor, contemplam a construção de uma embarcação de apoio marítimo em Santa Catarina, com previsão de geração de 350 empregos diretos.

O projeto, apresentado pela Oceânica Engenharia e Consultoria S.A., prevê a realização da obra no estaleiro ENAV Reparo Naval LTDA, ampliando a capacidade produtiva da indústria naval na região e fortalecendo o atendimento às demandas da navegação marítima.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, os investimentos contribuem para o desenvolvimento equilibrado do setor no país.

“Estamos ampliando a presença da indústria naval em diferentes regiões, com geração de empregos e fortalecimento da capacidade produtiva”, afirmou.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, a iniciativa reforça o papel da política pública no desenvolvimento regional.

“Esse investimento amplia a capacidade da indústria naval no Sul e fortalece a oferta de serviços para a navegação. É uma ação que impulsiona a economia local e gera oportunidades de emprego na região”, destacou.

“É uma ação que impulsiona a economia local e gera oportunidades de emprego na região.”

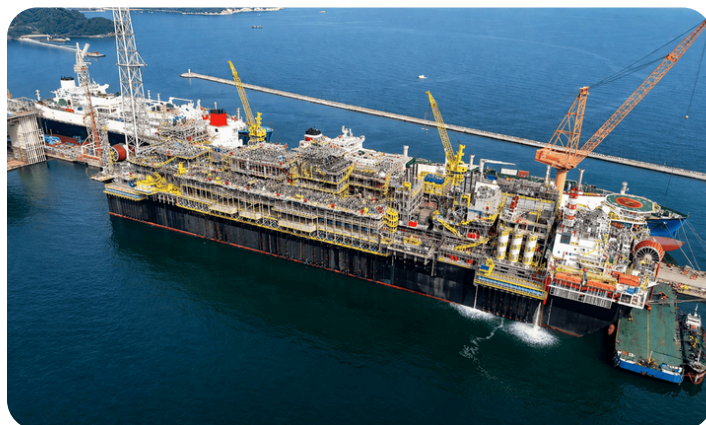


Foto: Reprodução/Gov Br

Histórico e atuação do FMM

O Fundo da Marinha Mercante é um dos principais instrumentos de financiamento da indústria naval e do setor aquaviário no Brasil.

Nos últimos anos, o Fundo tem ampliado o volume de investimentos aprovados, com foco na modernização da frota, na geração de empregos e no fortalecimento da capacidade produtiva nacional.

A atuação do FMM contribui diretamente para a dinamização das economias regionais, ao estimular a cadeia produtiva da indústria naval, que envolve desde estaleiros até fornecedores de equipamentos e serviços.

Os investimentos também impulsionam a geração de emprego e renda, com impactos positivos sobre a qualificação profissional e o desenvolvimento local.

A medida integra a política pública do Governo Federal voltada ao fortalecimento da indústria naval, para promover maior competitividade no setor e ampliar a capacidade do país no transporte aquaviário.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Navegação brasileira cresce em fevereiro, aquecendo o comércio e a economia

Destaques do setor portuário são para terminais autorizados e cargas estratégicas

O setor de portos e hidrovias fechou fevereiro com resultados positivos na navegação, registrando uma movimentação total de 101,0 milhões de toneladas.

O volume representa alta de 3,78% em comparação com o período anterior, evidenciando a capacidade de expansão do comércio exterior e da logística interna do país.

Os dados revelam um desempenho forte nos Terminais de Uso Privado (TUPs), que movimentaram 67,7 milhões de toneladas, um aumento de 8,90%. A performance dos TUPs representa a importância dos investimentos privados e da eficiência operacional para o avanço do setor.

Entre os destaques de crescimento, o Porto de Suape (PE) se sobressaiu com um aumento de 19,3%, movimentando 2,1 milhões de toneladas. O terminal marítimo Ponta Ubu (ES) apresentou um crescimento ainda maior, de 83%, com 1,4 milhão de toneladas movimentadas, demonstrando o potencial de regiões estratégicas para o escoamento de cargas.

A navegação de longo curso, essencial para o comércio internacional, cresceu 3,6%, atingindo 69,1 milhões de toneladas. A cabotagem, que impulsiona o transporte de cargas entre portos brasileiros, também registrou um aumento representativo de 8,2%, com 24,5 milhões de toneladas.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, os resultados de fevereiro são um reflexo do trabalho contínuo e dos investimentos estratégicos que o ministério está realizando para modernizar e expandir nossa infraestrutura portuária e aquaviária.

“Nosso compromisso é com a otimização logística e a integração de modais, garantindo que o Brasil continue a fortalecer sua posição no cenário global do comércio. Estamos focados em atrair mais investimentos privados e em promover a inovação para que o setor continue a ser um pilar para o desenvolvimento econômico do país e a geração de empregos”, comentou Tomé Franca.

Em se tratando dos tipos de carga, o granel líquido teve um aumento de 11,2%, alcançando 26,9 milhões de toneladas. A carga containerizada também demonstrou bom desempenho, com um aumento de 10,2% na movimentação de 12,4 milhões de toneladas, e um crescimento de 14,1% em unidades equivalentes a vinte pés, totalizando 1,2 milhão de TEUs. As cargas de granel sólido cresceram 0,2%, somando 57 milhões de toneladas.

Mercadorias específicas apresentaram desempenhos expressivos. O carvão mineral registrou um aumento de 48,8%, com 1,6 milhão de toneladas movimentadas. O sal cresceu 39,1%, atingindo 741 mil toneladas, e o óleo bruto de petróleo teve um acréscimo de 16,2%, com 17,7 milhões de toneladas.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

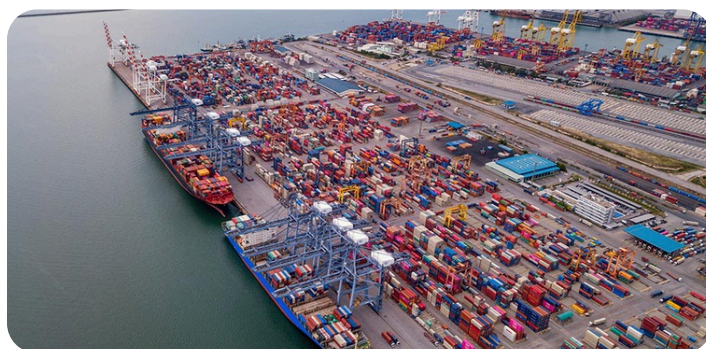


Foto: Reprodução/Gov Br

Brasil bate recorde no comércio exterior no trimestre

Exportações, importações e corrente de comércio atingem níveis históricos

Os dados da Balança Comercial, somente no mês de março de 2026, apresentaram resultados nas exportações que somaram US\$ 31,6 bilhões e nas importações, US\$ 25,2 bilhões, com saldo positivo de US\$ 6,4 bilhões e corrente de comércio de US\$ 56,8 bilhões.

Já de janeiro a março, as exportações totalizam US\$ 82,3 bilhões e as importações, US\$ 68,2 bilhões, com saldo positivo de US\$ 14,2 bilhões e corrente de comércio de US\$ 150,5 bilhões.

Esses e outros resultados foram divulgados na terça-feira, 7/4, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC).

Nas exportações, comparados o mês de março / 2026 (US\$ 31,6 bilhões) com março / 2025 (US\$ 28,73 bilhões), houve crescimento de 10,0%. Em relação às importações houve crescimento de 20,1% na comparação entre o mês de março / 2026 (US\$ 25,2 bilhões) com o mês de março / 2025 (US\$ 20,99 bilhões).

Assim, no mês de março/2026 a corrente de comércio totalizou US\$ 56,8 bilhões e o saldo foi de US\$ 6,4 bilhões. Comparando-se este período com o de março/2025, houve crescimento de 14,3% na corrente de comércio.

Nos comparativos das exportações de janeiro/março 2026 (US\$ 82,34 bilhões), com o valor de janeiro/março - 2025 (US\$ 76,88 bilhões) houve crescimento de 7,1%. Em relação às importações, houve crescimento de 1,3% entre o valor do período de janeiro/março - 2026 (US\$ 68,16 bilhões) com janeiro/março - 2025 (US\$ 67,27 bilhões).

Por fim, o valor da corrente de comércio totalizou US\$ 150,5 bilhões e apresentou crescimento de 4,4% na comparação entre estes períodos.

Exportações e Importações por Setor

No mês de março/2026, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores exportadores foi o seguinte: crescimento de US\$ 0,09 bilhão (1,1%) em Agropecuária; de US\$ 1,96 bilhão (36,4%) em Indústria Extrativa e de US\$ 0,81 bilhão (5,4%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado de janeiro/março 2026, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores exportadores foi o seguinte: crescimento de US\$ 0,4 bilhão (2,4%) em Agropecuária; de US\$ 3,83 bilhões (22,6%) em Indústria Extrativa e de US\$ 1,18 bilhão (2,8%) em produtos da Indústria de Transformação.

No mês de março/2026, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores importadores foi o seguinte: crescimento de US\$ 4,02 bilhões (20,8%) em produtos da Indústria de Transformação; e de US\$ 0,23 bilhão (24,1%) em Indústria Extrativa; houve queda de US\$ 0,06 bilhão (10,2%) em Agropecuária.

No acumulado do ano atual, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores importadores foi o seguinte: crescimento de US\$ 1,41 bilhão (2,3%) em produtos da Indústria de Transformação; queda de US\$ 0,34 bilhão (19,9%) em Agropecuária; queda de US\$ 0,22 bilhão (7,4%) em Indústria Extrativa.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Reprodução/internet

Transporte portuário cresce no Norte

Movimentação atinge 1,85 milhão de toneladas e avança no início do ano

A cabotagem desempenha papel central no abastecimento da Região Norte do Brasil, ao reduzir custos logísticos e ampliar a conexão da produção regional com os principais mercados do país.

Em janeiro deste ano, o transporte entre portos brasileiros movimentou 1,85 milhão de toneladas na região, resultado 5,8% superior ao registrado no mesmo período de 2025, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O avanço na movimentação confirma a tendência de crescimento do modal na região, impulsionada pela regularidade das operações e pela demanda por soluções logísticas mais eficientes. Em áreas onde a infraestrutura terrestre é limitada, o transporte aquaviário se consolida como principal alternativa para garantir o fluxo de cargas e o abastecimento.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, esse é um cenário de fortalecimento das políticas voltadas ao setor.

Fluxo de cargas

A movimentação na Região Norte se concentra principalmente no Amazonas, que liderou o volume transportado, com 1,29 milhão de toneladas, e no Pará, com 552,3 mil toneladas.

A partir desses estados, as cargas são distribuídas principalmente para portos das regiões Nordeste e Sudeste, que funcionam como polos de consumo e redistribuição.



Foto: Reprodução/Gov Br

Esse fluxo reforça o papel da cabotagem como eixo estruturante para o escoamento da produção em larga escala, além de garantir o abastecimento de combustíveis, alimentos e insumos industriais em localidades que dependem diretamente da navegação.

Cargas movimentadas

A diversidade de cargas transportadas reflete a importância do modal para diferentes segmentos da economia.

Entre os destaques estão os contêineres, que somaram 576,9 mil toneladas, além da bauxita, com 875,1 mil toneladas, principal produto individual transportado e insumo relevante para a indústria.

Também se destacam os graneis líquidos, com 293,7 mil toneladas de petróleo e derivados (sem óleo bruto) e 69,3 mil toneladas de petróleo, além de cargas como cimento (18,9 mil toneladas) e gás de petróleo (16,9 mil toneladas), fundamentais para o abastecimento regional.

Regulação

O desempenho da cabotagem na região está diretamente relacionado ao aprimoramento do ambiente regulatório, impulsionado por iniciativas como o programa BR do Mar, que ampliam a segurança jurídica e estimulam a competitividade do setor.

Para o secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Otto Luiz Burlier, esse cenário favorece a expansão do modal.

Ao reunir condições regulatórias mais estáveis, e maior oferta de serviços, a cabotagem se consolida como uma ferramenta estratégica para garantir o abastecimento, reduzir custos logísticos e integrar a Região Norte ao restante do Brasil.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Porto de Santos altera operação para garantir abastecimento

Medida busca evitar desabastecimento diante de crise global



Foto: Vosmar Rosa

A Autoridade Portuária de Santos (APS) autorizou a atracação prioritária do MH Buiki, navio de bandeira panamenha, carregado com quase 18 mil toneladas de gasolina tipo A no terminal.

A quantidade equivale a 600 caminhões-tanque. A embarcação saiu de Madre de Deus, na Bahia, e chegou ao Terminal no dia 30 de março.

As prioridades de atracação ocorrem por norma específica, quando há emergências como tripulantes acidentados e avarias que exijam reparos imediatos, ou discricionariedade, quando o agente público pode escolher a alternativa mais conveniente ao interesse da sociedade.

Decisão similar ocorreu quando o Porto de Santos recebeu navios com doações para o Rio Grande do Sul nas enchentes de 2024.

O Terminal recebe embarcações com combustível todos os dias, porém, em condições normais elas obedecem à uma ordem.

No caso da autorização ao MH Buiki, a Diretoria de Operações da Autoridade Portuária baseou-se em parecer da Agência Nacional de Petróleo sobre risco de desabastecimento não só de gasolina, como de outros insumos,

como efeito da guerra entre Estados Unidos e Israel contra o Irã, que tem provocado instabilidade na distribuição mundial de combustíveis devido à obstrução do estreito de Ormuz para navios de alguns países.

“É função do Porto de Santos, como porto público, avaliar as necessidades do país e permitir, após análise rigorosa, que algumas embarcações possam ter prioridade, em condições específicas”, destacou o presidente da APS, Anderson Pomini.

A Autoridade Portuária de Santos também negou um pedido de outra empresa de prioridade de atracação, porque seis navios, também de combustíveis, já estavam na sua frente na fila.

As atracações ocorrem em áreas denominadas berços, que são como vagas de estacionamento.

Segundo a APS, no momento todas as vagas destinadas a navios de combustível estão funcionando e o fluxo do Terminal ocorre normalmente, mas novas prioridades podem ocorrer caso novas embarcações estejam aguardando.

“É função do Porto de Santos, como porto público, avaliar as necessidades do país e permitir, após análise rigorosa, que algumas embarcações possam ter prioridade, em condições específicas.”

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro

Parceria impulsiona inteligência artificial no Brasil

Cooperação com empresa chinesa amplia capacidade tecnológica e inovação

O Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) assinou, na sexta-feira, 10/04, um protocolo de intenções com o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e a empresa chinesa iFlytek para impulsionar o desenvolvimento de soluções em inteligência artificial (IA) no Brasil.

A cerimônia ocorreu na sede do Serpro, em Brasília (DF), e integra a agenda de cooperação estratégica entre Brasil e China nas áreas de transformação digital e inovação tecnológica.

A iniciativa fomenta a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias de IA adaptadas ao contexto brasileiro, fortalece a autonomia tecnológica nacional e amplia a integração entre governo, setor produtivo e academia.

O protocolo também prevê aplicações voltadas à melhoria de serviços públicos e ao desenvolvimento econômico, com impacto direto na digitalização do Estado e na modernização produtiva.

O escopo da cooperação está estruturado em três eixos principais: pesquisa e desenvolvimento, capacitação de recursos humanos e infraestrutura tecnológica. Entre as iniciativas previstas estão o desenvolvimento de modelos de IA adaptados ao português brasileiro; sistemas de tradução automática e acessibilidade; soluções em cibersegurança; e a criação de plataformas interoperáveis de dados e ambientes de nuvem segura.

O ministro substituto do MCTI, Luis Fernandes, destacou a importância do acordo para garantir o avanço tecnológico do País.

“O mundo está passando por uma revolução tecnológica, e não podemos ficar reféns de tecnologia estrangeira. Com essa parceria, aumentamos a soberania digital do Brasil e damos um passo importante para o futuro”, afirmou.

Além disso, o acordo prevê ações de intercâmbio de pesquisadores, além de promoção de cursos, treinamentos e visitas técnicas.

O objetivo é fortalecer a formação de profissionais e ampliar a capacidade nacional em tecnologias digitais avançadas. Para o presidente do Serpro, Wilton Mota, a parceria com o país oriental trará importantes impactos para o desenvolvimento tecnológico brasileiro.

“Temos desafios que a China já venceu, então estamos empolgados com a possibilidade não apenas da aquisição de tecnologia, mas também de promover a troca de conhecimento”, analisou.

vice-presidente da iFlytek, Ji Lin, destacou o Brasil como parceiro estratégico para a empresa chinesa. Segundo ele, o Brasil reúne condições favoráveis para acelerar o desenvolvimento de soluções inovadoras.

A parceria está alinhada ao Plano Brasileiro de Inteligência Artificial (Pbia 2024-2028), e às diretrizes da cooperação bilateral entre Brasil e China, incluindo a implementação do Centro China-Brasil de Cooperação em Aplicações em Inteligência Artificial.

Nesse contexto, o acordo representa mais um passo na consolidação de uma agenda conjunta voltada ao desenvolvimento de tecnologias estratégicas e à redução de dependências externas.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro



Foto: Rodrigo Cabral (ASCOM/MCTI)

PGFN reverte liminar e libera imposto sobre petróleo

Decisão restabelece cobrança de exportação em meio à crise global de combustíveis

A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) conseguiu reverter, na sexta-feira (17/4), a liminar que impedia a aplicação do imposto de exportação sobre petróleo para cinco empresas do setor petrolífero.

A decisão foi suspensa pelo desembargador Luiz Paulo da Silva Araújo Filho, presidente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF-2).

O juiz da 1ª Vara Federal da 2ª Região havia concedido liminar para as cinco petrolíferas, afastando os efeitos da Medida Provisória nº 1.340 que instituiu a alíquota do imposto de exportação do petróleo em 12%.

No recurso, a PGFN demonstrou que a MP é uma das medidas adotadas pelo Governo Federal para conter o aumento dos preços dos combustíveis e, conseqüentemente, o aumento da inflação, principalmente de alimentos.

Ao contrário do que apresentou a liminar, a Procuradoria demonstrou que o objetivo da medida não é arrecadatório, mas o de proteger o mercado interno de possível desabastecimento de combustíveis.

Na decisão, o desembargador reverteu a liminar e concordou com os argumentos da PGFN de que o aumento do petróleo está relacionado às tensões geopolíticas que tiveram início em 28 de fevereiro no Oriente Médio.

“Nesse contexto de incerteza, diversos Estados passaram a intervir na economia de forma emergencial para amortecer os impactos da crise do petróleo.”



Foto: Reprodução/Gov Br

“Nesse contexto de incerteza, diversos Estados passaram a intervir na economia de forma emergencial para amortecer os impactos da crise do petróleo”, ressaltou.

No documento, o presidente do TRF-2 ainda afirma que “se a utilização de tal instrumento não é permitida num contexto de guerra externa que impacta o preço de um produto estratégico para a economia, é difícil imaginar, em tese, outro cenário em que isso seria possível”.

Histórico

No dia 8 de abril, a Justiça do Rio de Janeiro concedeu liminar para suspender a cobrança de um imposto sobre as exportações de petróleo bruto para cinco empresas petrolíferas.

No mesmo dia, a PGFN apresentou medida para contestar a decisão da 1ª Vara Federal do RJ, após o TRF-2 negar o recurso, a União levou o caso ao presidente do Tribunal.

Fonte: Site oficial do Governo Brasileiro